

# انترناشيونال



مجلة اقتصادية بحرية دولية شاملة

تصدر من لوزن شهرية

وتوزع في جميع أنحاء العالم

- Public-Private-Partnership In Infrastructure Projects
- Can Nanotechnology slow the Aging process by interfering with the Arrow of Time
- I.M.O. LEGISLATIONS YEAR 2007

## INTERNATIONAL

- مؤتمر ومعرض ميدمار جنوب البحر المتوسط 2007.
- منظمة BIMCO والسياسة المستقبلية للنقل البحري العالمي.
- آفاق الإستثمار في منطقة شرق القرعة.
- اللوجستيات في مجتمع غير لوجستي (ملف العدد).
- لقاء مجلس الأعمال المصدري الفرنسي ونخبة منه العالميه في مجال النقل البحري.
- المرأة العربية... تتكلم



# أسعار مميزة .. لعشاق ماليزيا

تمتع بزيارتك إلى كوالالمبور بسعر مميز جداً للذهاب والعودة

**فقط ١٩٩٩ جنيه**

بخلاف الضرائب .. اعتباراً من يونيو القادم

مع منح ٥٠% زيادة في عدد التكايف لأعضاء برنامج المسافر الدائم عند سفرهم على هذا الخصم اعتباراً من أول يونيو حتى آخر أغسطس

للحجز اتصل على رقم ٠٩٠٠٧٠٠٠٠

من أو تليفون أرضي (٥٠ قرش) أو ٧٦٧٧ من أو محمول (١ جنيه)

مصر للطيران  
**EGYPTAIR**

[www.egyptair.com](http://www.egyptair.com)

1932 - 2007 نول شركة طيران في الشرق الأوسط وأفريقيا وسابع شركة عالميا

إهداء ٢٠٠٧  
انترناشيونال نت  
الإسكندرية



## نشاط مكتب تفعيل مبادرة السلام



مكتب جمعية شرم الشيخ لإتاحة عدم الرباعية الدولية ووزراء خارجية لجنة متابعة المبادرة العربية للسلام، وذلك بغرض تفعيل عمل المبادرة، وتنشيط التصحر العربي لإحيائها خاصة بعد تأجيل الاتحاد الأوروبي لها.

وقد كانت جامعة الدول العربية حصر الأمن والدفع بخطة السلام العربية، وإذا فقد وصلت إلى القاهرة تسيب ليفني نائب رئيس الوزراء ووزير الخارجية الإسرائيلية حيث أجرت مباحثات مع الرئيس حسني مبارك حول الموقف الإسرائيلي من المبادرة العربية للسلام، وعلمه دفع عملية السلام في الشرق الأوسط بين الفلسطينيين واليهود، وأكدت تسيب الدور القوي لعصر في المنطقة بأهمية العلاقات المصرية الإسرائيلية، وقد أبلغها الرئيس مبارك بأن أحد لا يمتلك التنازل عن حقوق الفلسطينيين، وأن أي رئيس دولة عربية لن يجرؤ مثلاً على حذف بند حرية اللاجئين من المبادرة، والشئ نفسه بالنسبة لباقي البند.

والتقت تسيب مع وزير خارجية مصر أحمد أبو الفيت وأبو الفيت في هذا الاجتماع أن المبادرة العربية للسلام تستهدف التوصل إلى إقامة سلام شامل بين إسرائيل والعرب سواء مع الفلسطينيين أو سوريا ولبنان، وأن مصر والأردن لا تتوانى التفاوض مع إسرائيل نهاية من الأطراف العربية، بل الأطراف المعنية هي التي لها حق التفاوض، وإذا فقدت كللت الجامعة العربية مجموعة الاتصالات العربية بالعلم على التجهيز وتبعية الناحية انقاس دفع بعملية السلام، وأكد أبو الفيت على أنه سيكون هناك اجتماعاً عربياً خاصاً بضرورة التصحر نحو تسوية شاملة للفراع العربية الإسرائيلية من خلال المفاوضات المباشرة بين الأطراف، وللتنازل على إنهاء الاحتلال الإسرائيلي للأراضي العربية في عنوان 1967 وبالتالي تسوية كل المشكلات وعلى رأسها مشكلة اللاجئين.

ومن جانبها أكدت تسيب ليفني على أن هدف إسرائيل هو الوصول إلى السلام من خلال إقامة دولتين تعيشان جنباً إلى جنب في سلام، وأن عملية السلام الفلسطينية الإسرائيلية ستبقى على مدار ثنائي، إلا أنها طالبت الدول العربية بدعم الطرفين للتوصل إلى السلام المطروح، وأن إسرائيل تريد تحسين معاهدة الفلسطينيين لأن هذا من مصلحتها، وأشارت تسيب إلى أن هذا الاجتماع يعتبر تحضيرياً لإجتماع يعقد في إسرائيل إلا أنها لم تكن طرحة قبول المبادرة العربية، لا أحد يترك أن هناك تحركاً عربياً يجري من أجل تفعيل المبادرة العربية للسلام، وأنها عملية السلام في الشرق الأوسط حيث: «ألقى عمرو موسى الأمين العام للجامعة الدول العربية كلمة أمام مؤتمر الصحفات والصحفات العربيات الذي عقد بقرى الأمم المتحدة في نيويورك، أوضح فيها أن الظلم الواقع على شعب فلسطين، وإنتهاج العنصرية في الحقوق السياسية وقانونية وأخلاقية هو القضية الأساسية في كل ما تشهده اليوم من اضطرابات كبيرة في الشرق الأوسط لن تنتهي إلا بجل عادل للفلسطينية.

اجتمعت مجموعة العمل العربية في بروكسل مع وزراء خارجية الدول الأعضاء بالاتحاد الأوروبي حيث تم بحث سبل تفعيل المبادرة العربية للسلام وإمكانية البدء في المفاوضات بين الجانبين الفلسطيني والإسرائيلي، وأكدت بنتية فريو قائدة المفوضية الأوروبية للعلاقات الخارجية عقب إجتماعها مع ريتارد أبو عمر وزير خارجية فلسطين على أهمية بطل الاتحاد المزيد من أجل دعم الحكومة الفلسطينية.

أكد الرئيس حسني مبارك في لقائه مع ديك تيلينج بروكسل على أن القضية الفلسطينية هي مفتاح الإستقرار في المنطقة، وشدد الرئيس على ضرورة التصحر من أجل تحقيق التسوية السياسية عبر التفاوض مع المبادرة العربية للسلام التي طرحتها مبدداً قبة الرياض في مارس الماضي.

أكد الرئيس الأمريكي جورج بوش وكوندوليزا رايس وزيرة الخارجية الأمريكية أن السياسة الأمريكية تركز على قيام دولة فلسطينية خلال ولاية بوش.

أكد فرانك والث مستشار وزير خارجية لثانيا دعم وتأييد الاتحاد الأوروبي للمبادرة العربية حيث قد حان الوقت لتحقيق الإستقرار في الشرق الأوسط، وأن الاتحاد يعمل على تهيئة الأجواء المناسبة لتحقيق تسوية يقبل بها الجانبان طبقاً للفلسطينيين دولة مستقلة وتضمن الأمن للإسرائيليين.

بعد أحمد أبو الفيت وزير الخارجية يرسل إلى وزراء الخارجية الرباعية الدولية وسكرتير عام الأمم المتحدة تضمنت نتائج المباحثات التي جرت في القاهرة مع تسيب ليفني وزير خارجية إسرائيل، وتأتي هذه الرسائل في إطار التحركات المصرية الشككية، وفي إطار خطة مصرية تهدف لاستئناف عملية السلام.

يعتزم وزراء خارجية الاتحاد الأوروبي الاتفاق بتسيب ليفني وزيرة خارجية إسرائيل وذلك على هامش اجتماعهم الذي سيقدّم في يونيو الجاري، وذلك في إطار حرص الاتحاد على إجراء اتصالات متوازنة مع طرفي القضية.

إلى الأمر يتطلب كسر الجمود في عملية السلام.

يجب على إسرائيل التعامل بجدية مع مبادرة السلام العربية التي تعتبر فرصة تاريخية إن تنكّر.

يجب على مجموعة الاتصال العربية مخالطة أطراف المجتمع الدولي لافتتاحها بضرورة تسوية النزاع العربي الإسرائيلي وتحمل الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي

والأمم المتحدة مسؤولياتها.

يجب على الفلسطينيين وقف الاقتتال والبدء من تحقيق المصالح الشخصية، وضرب الملح في التسوية والعداء لتحرير الأرض وإقامة الدولة الفلسطينية الحرة الآمنة.

**عاصم السيد أحمد**

## مجلة إقتصادية دورية شاملة

Periodical International Economic Magazine

AS&A Publishing Limited

Registration No. 04761267

Camden Road, Camden Town

London NW1 9DR DX: 57074 Camden town

**رئيس مجلس الإدارة**

**عاصم السيد أحمد**

**رئيس التحرير**

**سيد عبد المنعم سيد**

**أعضاء هيئة التحرير الشرفية**

**أ.د. إسماعيل مبارك**

**أ.د. محمد صلاح الدين الشاشي**

**أ.د. عصام شرف**

**أ.د. أحمد عيسوي صالح**

**المستشار القانوني**

**محمد محمود بدر**

**الحامى بالنقض**

**مشرف التحرير**

**عبد السلام السيد أحمد**

**مدير التحرير**

**نشأت الديهي**

**سكرتير التحرير**

**محمد البهاوى**

**المراسلون والمحررون**

**جمهورية مصر العربية**

**\* ريان أحمد بدوى**

**\* السيد عبد الجيد السيد**

**\* شربين جلال**

**\* عبد الرحمن مصطفى**

**\* ميادة محمود**

**\* ياسمين عبد الجيد**

**المكاتب**

**السعودية - جدة**

**\* مركز الريان محمد عيود للإستشارات البحرية (مسكا)**

**تليفون: (06533724) - (2) - (+966)**

**فاكس: (6533684) - (2) - (+966)**

**سوريا**

**\* ريان/ رامي تحوف**

**محمول**

**فاكس**

**كندا**

**\* شريف صلاح مختار**

**تليفون: +1 - 4167250912**

**عنوان المراسلات**

**القاهرة +2-0122586455**

**إسكندرية +2-03-4275114**

**العنوان: 51 فيكتور معانويل - سموحة**

**الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية**

**E-mail: international\_p\_e\_n@yahoo.co.uk**

المقالات المنشورة لا تعبر بالضرورة عن رأي المجلة وإنما تعبر عن آراء كتابها ويجوز إعادة النشر مع الإشارة إلى المصدر

من أجل الشراكات الرغوبة في تحقيق انتشار أوسع وزيادة مبيعاتها بادروا بالاتصال لحجز مساحة الإعلان



شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع احدى الشركات الرائدة العاملة

فى مجال تداول الحاويات والبضائع بميناء بورسعيد ومنطقة الشرق

الأوسط وقد أنشئت الشركة لتحقيق الأهداف التالية :

تقديم أفضل الخدمات والتسهيلات ليوخر الحاويات من مختلف الأجيال

لتنى تداى محطة حاويات الشركة.

تطوير التشغيل عن طريق أحدث النظم التكنولوجية والعلمية

فى تداول الحاويات لتحسين خدمات المحطة وتحقيق

أعلى إنتاجية تنافسية عالمية .

زيادة معدلات التداول عاماً بعد عام حتى وصلت الى

اكثر من ٩٠٠٠٠ حاوية مكافئة فى ٢٠٠٦/٢٠٠٥ م .

تداول البضائع العامة والحبوب الصب بأمان وبأقل

تكلفة وأعلى كفاءة من خلال الموارد البشرية ذات

الخبرة العالية .

### نشاط تداول الحاويات

ساحة الحاويات ٢٤٣٥٠٠

الطاقة السنوية المخططة ٨٠٠٠٠ حاوية مكافئة .

المعدات : ٧ ونش رصيف علاقى .

٢ ونش رصيف متحرك ٦ ونش ساحة علاقى (RTG)

٣ ونش ساحة (R.S) ٤ جرار موائى بالمقطورة .

### نشاط تداول البضائع

يتم بالشركة تداول جميع أنواع البضاعة العامة والحبوب الصب .

الطاقة التخزينية للبضائع الصب ٨٠٠٠٠ طن .

معدل التداول ٨٠٠ طن / يومياً .

### الميناء الجاف

يقع على مساحة ٢٥٠٠٠ بمدينة العاشر من رمضان .

طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات .

مساحة المخزن المشترك ٢٢٠٠٠

شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع



**MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY**

[www.mscegypt.com](http://www.mscegypt.com)



**Daring to be different**

**Hot Line 19673 (19 MSC)**

**Head Office: 55 Sultan Hussein St.**

**Tel: +203 48 55 001 (9 lines)**

**Fax: +203 48 55 002**



# Royal Logistics

LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS

web: [www.royallogisticsintl.com](http://www.royallogisticsintl.com)



- Ocean and Air Freight Services
- Consolidation
- Customs Clearance & Documentation with Electronic Data Interchange (EDI)
- Warehousing & Distribution
- Removals
- Fairs & Exhibitions
- Project Logistics
- Inland Transport
- Insurance Door To Door Coverage

- \* How did we arrive at Solution for this difficult equation ?
- \* How could we have the ability to break the routine?
- \* How could the cost of time element becomes zero ?

**With us costs reduced . . with us quality is increased.**

Electronic Procedures . .

Distinguished Administration.

You can count on us at all times under all circumstances for electronic customs clearance of your imported and exported cargoes specifically in Sokhna Port and Egyptian Ports in general

Cairo Office : 29 Farid St, Heliopolis, Cairo, Egypt  
Tel.: +202-4149944-4184423-4184283 --- Fax: +202-4184428-4148877  
Alexandria Office: 10 Al Mathaf Al Romany - El Messallah- 2nd floor  
Tel.: +203 - 4838952 - 4838951 --- Fax: +203 - 4877792  
Sokhna Port Office: Sokhna Port Suez, Egypt  
Tel.: +2062-3710050-3710219 --- Fax: +2062-3710051-3710221  
Port Said Office: 21 El Gabarty Street, Port Said, Egypt  
Tel.: +2066-3352940-3352941 --- Fax: +2066-3352943  
Cairo Airport Office: International Cairo Airport  
International Export Center - Office N°204  
Tel. Direct: +202-2671468-2670671-2670672- EXT. 204





بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية  
خلال مارس 2007

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مبدئية. الإسكندرية والدخيلة حتى 2006-06-30

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بمئات الميغابايت الاسكندرية والدفعة حتى 2006-06-30

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات معناني الاسكندرية والدخيلة حتى 2006-06-30

مصدر: بيانات هيئة معناه الإسكندرية : إدارة الإحصاء، هيئة المعناه

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل. بيانات الإنتاج الإسكندرية والبحرية حتى 06-30

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل. بيانات متناقص الاستكشافية والمخفية حتى 2006-06-30



than Greenfield BOTs or concessions requiring major upfront expenditures; these can exceed thirty years. Similarly, the transfer of existing sector assets ( examples are: distribution networks, bridges...etc) of charge at the time of the award reduces the relative size of the new investments as well as provision of a free cash flow for financing these investments, allowing a shorter payback period and thus a shorter contract period.

9. Matching the contract term to the amortization of Investment is not essential, however. The government generally reserves the right to terminate the contract before the end of its normal term. In this case, amortization of investment is necessary to reserve the rights of the investor and provide for an acceptable mark-up profit. In addition, infrastructure services require continuous investment that cannot be predicted decades in advance. At the same time investments would almost be made towards the end of the concession or contract that cannot be reasonably amortized before its expiration. Moreover, the true value of the business is in no way limited to the value of the unamortized assets built by the concessionaire. It also include intangible assets, know-how, reputation, and billing and collections systems.

10. Schemes should thus be designed with proper incentives for maintenance of the facilities and for valuation of assets that have not been fully amortized. For example, a payment might be made by the public entity to the private concessionaire on the basis of an evaluation by independent experts. Another option would be to stipulate that the concessions awarded will be rebid periodically. The Argentines have done that in the power sector, which has a concession for 95 years and it is re-bid after the first 15 years and every 10 years thereafter. If the incumbent bids the highest price, it retains the concession. If it doesn't, the highest bidder pays the amount of its bid to the incumbent, not to the public authority. In this way, assets that are not fully amortized are valued by the market, not at the discretion of the state or a regulator.

11. In monopolistic sectors, even BOOs and full divestiture do not imply permanence. The private company does have indefinite ownership rights to the assets. However, to be allowed to provide the service, it typically also needs an operating license, which the government can withdraw, revoke, or not renew. In England and Wales, for example, the privatized water utilities have a license in perpetuity, but the government can terminate these licenses after 25 years with 10 years notice. In addition licenses can be revoked at any time for non-compliance. The difference between a traditional fixed term concession and an indefinite divestiture thus may not be as big as it seems.

#### Logistics and Supply Chain

#### Investments by who

12. Regional and local sponsors have become more active in developing countries. Four of the top ten electricity sponsors in 2001/2003 were companies from developing economies. The emergence of regional and local sponsors reflects in part the withdrawal of global sponsors from developing countries. Actively looking for new investments until 2001, many global sponsors have since become less interested in, or less able to pursue, infrastructure projects in developing countries. And some have sought to improve their financial position by selling non-strategic or under-performing assets. Among the more visible examples are bankrupted Enron and Mirant, which have been actively selling their assets. Similarly, AES Corporation disposed of assets in Bangladesh, Georgia, and Tanzania and discontinued operations in Colombia, the Dominican Republic, and Honduras. In their few acquisitions in the past few years global sponsors have been selective, focusing on large developing economies with strong growth in electricity demand, such as Brazil, China, Mexico, and Thailand. The same applies to other infrastructure development project outside the power field.

#### Is PPP a tool or objective?

13. The facility to enter the market and to exit from it at will is the key to sound country economic base and it should apply equally to private and public undertakings. In any event, for PPP project to have the intended effect of efficiency and economy, the activity must take place within and effective competitive legal framework which must also apply to both public and private undertakings. Many of the international institutions and bilateral funding agencies have been pushing the concept of privatization in the developing countries to the extent that some state officials consider privatization is a goal in itself rather than a tool to achieve efficiency and cost effectiveness in production and services. With the constraints facing many governments to privatize ventures, some of the found that PPP project methodology would relieve them from some bureaucratic steps and went ahead with it. However, the same applies for PPP projects and it should be a tool to achieve excellence rather than and objective to satisfy international institutions.

14. Port Privatization actions taken in developing countries falls short of the ideal definition of privatization for many reasons: (a) ports are points of entry into a country and port authorities must bear the responsibility for preventing security breaches. This applies equally to both developed and developing countries and almost all countries are reluctant to surrender absolute control of the ports to private companies. In the US ports for public use are owned by the state or local authorities and private ports are operated by industrial undertakings only to serve their specific industrial activities; (b) ports are so important to the economy that one cannot shut down the ports, like any other business venture, if for instance; they are broke; (c) in some developing countries there is insufficient scope for developing a competitive market in port operations and services; (d) privatization in developing countries is still perceived with some suspicion since it often results in key projects and economic sectors with monopoly features such as ports passing into the hands of foreign nationals because of the massive amounts of capital required to build a modern container terminal for intercontinental shipping, which sometimes only foreign companies and banks have the resources to do so; and (e) privatization inevitably would result in some lay-offs of labor.

15. PPP is a way-out of most of the difficulties mentioned above. The government can still keep the asset under its ownership with the security and the controls required at the entry points. PPP projects would be looked at with less suspicion since it would involve national as well as foreign partners including the government itself. What is mentioned above for ports apply equally to other infrastructure projects as highways, airports, as well as utilities.

16. From the above it is clear that privatization and ppp projects are tools and not an objective. There are a number of compelling reasons for the governments to push for private sector participation. Among them are: (a) it reduces the size of the public sector and relieves the taxpayers from the burden of maintaining its inefficiencies; (b) it improves the efficiency and enhances economic growth by freeing the PPP activity from political and bureaucratic control and subjecting it to competitive market forces; (c) it offers and opportunity to raise needed capital funds from private sectors, freeing the government funds to be directed to other needy sectors such as the social sector and education, which is necessary to sustain economic growth; (d) appropriately structured PPP schemes can offer opportunities to management and work force to acquire a stake in the PPP companies; (e) if floated in the local capital markets, PPP schemes can boost the prestige and confidence in the local stock exchange; (f) it relieves the government from managing labor unions with all its conflicting objectives; and (g) enables the government to concentrate on policy making and carry out tasks whose nature and function cannot be subjected to private sector participation.

**To Be Continued**



# Public-Private-Partnership In Infrastructure Projects

*Part 1*



**DR. ISMAIL MOBAREK**

## Introduction

1. Recent years have seen fundamental shift about the role of the public sector in supporting local economic growth and in providing the medium for equitable distribution of goods and services. From the end of World War II until the late 70s, many governments and many politicians assumed that the state should play a central role in economic activities. Many governments established publicly owned enterprises in an effort to spur growth, expand employment, improve income distribution, and provide goods and services to the poor. Some countries even nationalized key industries and heavily regulated the remaining private sector firms. Gradually a new consensus emerged that private firms in competitive markets were not only more efficient than government firms in providing goods and services but, collectively, were also more effective at supporting economic growth and raising living standards. Encouraged by advocates of this new thinking, many governments announced plans to divest state firms where possible and to restructure those that remain in public hands in order to be more responsive to market forces. From this moment on Public-Private-Partnership (PPP) emerged as a worthy tool in supporting advocates of the new trend and partially satisfy adversaries.

## Definition

- The term PPP describes a spectrum of possible relationships between public and private actors for the cooperative provision of infrastructure services. The only essential ingredient is some degree of private participation in the delivery of traditionally public-domain services. Private actors may include private businesses, as well as non-governmental organizations (NGOs) and community-based organizations (CBOs).
- Through PPPs, the advantages of the private sector-innovations, access to finance, knowledge of up to date technologies, managerial efficiency, and entrepreneurial spirit are combined with the social responsibility, environmental awareness, and local knowledge of the public sector in an effort to solve problems. However, it is important to bear in mind that private involvement does not provide an automatic solution to infrastructure problems.
- The need for private sector involvement in infrastructure development is indisputable and it has been proven beyond doubt that it could assist in delivering the required benefits in infrastructure projects.

## Options for Private Sector Partnership

- The option of divestiture is not included in this presentation as it would eliminate the partnership part. The main options for PPP involvement in projects are: management contracts, lease, and concession BOT, BOO/BOT. Kumar & Prasad (PPP in urban infrastructure, Feb. 2004) summarized the options for private sector participation in ppp projects in tables 1, 2 and 3 as presented below:

**Table 1: Option comparison on the basis of parameters including ownership, operations accountability, investment, commercial risk bearing, and period of contracts.**

| Option              | Asset Ownership | O&M     | Capital investment | Commercial Risk | Duration    |
|---------------------|-----------------|---------|--------------------|-----------------|-------------|
| Management Contract | Public          | Private | Public             | Public          | 3-6 years   |
| Lease               | Public          | Private | Public             | Shared          | 5-16 years  |
| Concession BOT      | Public          | Private | Private            | Private         | 25-30 years |
| BOO/BOT             | Private/public  | Private | Private            | Private         | 20-30 years |

**Table 2: Options comparison of objectives:**

| Option              | Objective | Technical Support | Managing Expertise | Operating Efficiency | Invest in Bulk | Invest in O&M |
|---------------------|-----------|-------------------|--------------------|----------------------|----------------|---------------|
| Service Contract    |           | Yes               | No                 | No                   | No             | No            |
| Management Contract |           | Yes               | Yes                | Some                 | No             | No            |
| Lease               |           | Yes               | Yes                | Some                 | No             | No            |
| Concession/BOT      |           | Yes               | Some               | Some                 | Yes            | No            |
| BOO/BOT             |           | Yes               | Yes                | Yes                  | Yes            | Yes           |

**Table 3: Sustainability requirement for the various options:**

| Requirement Option  | Political Commitment | Costs covering Tariffs | Regulatory Framework | Good information |
|---------------------|----------------------|------------------------|----------------------|------------------|
| Service Contract    | Low                  | Low                    | Low                  | Low              |
| Management Contract | Moderate             | Moderate               | Moderate             | Low              |
| Lease               | Moderate             | High                   | High                 | High             |
| BOT/Concession      | Moderate             | High                   | High                 | High             |
| BOO/BOT             | High                 | High                   | High                 | High             |

## Legal Ownership

- The legal status of assets built and financed by the private operator may vary. Under the traditional concessions, for example, the state owns these assets from the moment they are built, but the private operator retains full control over them until the end of the concession period. In other cases, including many BOT or ROT (Rehabilitate, Operate and Transfer) schemes and even some concessions, the legal ownership of assets built and financed by the private sector will remain private until their transfer to the state at the end of the concession term. Under the BOO contracts and divestiture schemes, these assets remain private. Private ownership gives investors more protection and facilitate financing of concessions by making these assets available as collateral.
- The contracts' duration tends to reflect the number of years investors need to recoup their investment with some reasonable profit. Assets may return to the government after the concession period free of charge or for a nominal amount. Lease and operate contracts, under which the public authority remains responsible for financing most investments, are shorter (ten to fifteen years)



processes far from equilibrium and dissipative dynamics in the sense of I. Prigogine (fig.31), it seems likely that many methods used in the control of deterministic chaos [2] could be refined and used in conjunction with nanotechnology to repair damages caused by aging and thus slowing and in the theoretical limit even eliminating the aging processes.[3, 4, 5].

To that end, we give a convenient illustrated summary to relativity, classical and quantum mechanics as well as deterministic chaos and nanotechnology in the captions of fig. 1-39.

## 2. From Einstein to Nanotechnology

Time travel is not only a theme in science fiction (figure 27) but may be also given a scientific foundation based in Einstein's general theory of relativity (see fig. 3) as demonstrated by Gödel's solution of these equations (fig.26). In the present informal paper, we look at a more realistic possibilities of slowing or even reversing the arrow of time (fig. 29) with the aim of slowing the aging processes by utilizing advanced methods in nanotechnology (fig. 13-19) as applied to biochemical processes [3-5].

## 3. Reversing the arrow of time

While the equations of classical and quantum mechanics (fig. 7-11) do not distinguish a time direction, thermodynamics as well as chemical reactions are bound to a direction (fig.29-31). This is what Eddington called the arrow of time (fig. 30).

More precisely this means that the entropy of a conservative system never decreases. This entropy as defined by L. Boltzman is a measure of disorder (fig. 30). Thus following classical thermodynamics, entropy could only increase and the universe as a whole is heading towards what was termed as the heat death. The fact that life starts all over again everywhere was not taken seriously as counter argument. All that changed however with the discovery of oscillating chemical reactions and similar classically forbidden processes such as the Benard cells and the Belousov-Zhabotinsky reaction (see fig. 31)

In addition, the fractal spacetime picture of the universe advanced by E-Infinity theory (fig. 20, 21) made naive statements about entropy and conservation less compelling reasons to resign to the old dogmas. Consequently non linear dynamics (8, 22, 23) in

conjunction with nano (fig. 4, 5, 15, 18, 19, 32, 33) and biotechnology may open the door to undreamed of possibilities toward a science for slowing the aging process.

**4. The arrow of time and quantum mechanics**  
Quantum mechanics occupies a peculiar situation in the controversy concerning the arrow of time. On the one hand, it is clear that Schrödinger (fig. 2) and Dirac's equations are time symmetric. However, the wave collapse is not. We know that the equations of quantum mechanics do not predict this wave collapse. However, wave collapse and wave particle duality is part and parcel of quantum theory and hence the contradiction. (fig. 20, 21)

It is fair to say that E-Infinity theory [6] solves this contradiction as well as the two-slit experiment in a way reinforcing the role of deterministic chaos as the bridge between classical and quantum mechanics (fig. 20, 21)

### Conclusion

In a sense the time arrow could be reversed. Spontaneous self-organization in chemical and complex systems demonstrates this phenomenon which was in essence predicted in Schrödinger's marvelous book "What is Life?" In this sense as in the film "The strange voyage" (fig.18), nanotechnology in conjunction with the methods of nonlinear dynamics and chaos control could be used to slow the aging process.

## References

- [1] E. Schrödinger. What is life? Cambridge (1944)
- [2] M. S. Elnaschie, O. E. Rossler and I. Prigogine. Quantum Mechanics, Diffusion and Chaotic Fractals. Pergamon-Elsevier. ISBN 0080420273-Oxford (1995).
- [3] M. S. Elnaschie. Nanotechnology and the political economy of the developing world. International Periodical International Economic Magazine published in Egypt and England. Tel. Cairo + 20122586455
- [4] M. S. Elnaschie. Nanotechnology for the developing world. C, S & F 30 (2006) pp.769-77
- [5] M. S. Elnaschie. The political economy of nanotechnology and the developing world. C, S & F. pp 41-50, vol. 1, January (2007)
- [6] M. S. Elnaschie. A review of applications and results of E-Infinity theory. Int. J. N. S & Numerical Simulation 8(1), 11-20, (2007).





Figure 18



Figure 20



Figure 21  
التشخيص في أوقات مختلفة وهو يظهر إلى ساحة من تصميم المدن الشرقية المنطوق على الزمان  
أجيب من الشرقية

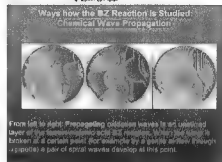


Figure 22

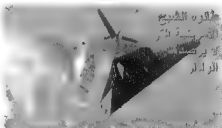


Figure 23  
Photograph of the F117, one of the first stealth fighter aircraft, courtesy of  
Advanced Research Associates, CO



Figure 24



Figure 25

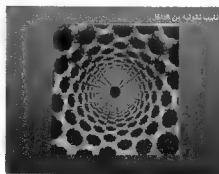


Figure 26  
هذا التصميم يظهر شكله تحت شعاع من الضوء في عاكس في  
المنطقة Y د ن

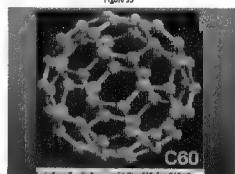


Figure 27  
تخطيطات الفوتون في المنطقة Y د ن



Figure 28

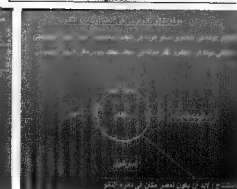


Figure 29



Figure 30

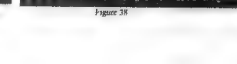


Figure 31

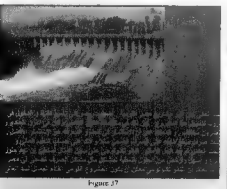


Figure 32



Figure 33



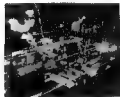


Figure 6

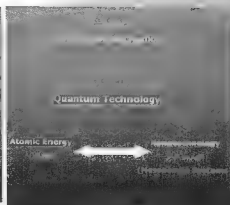
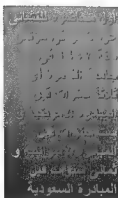


Figure 8



Figure 19



2. 2005. 24

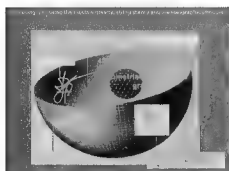


Figure 2

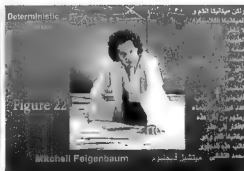


Figure 22



Figure 23



Figure 24



Figure 25



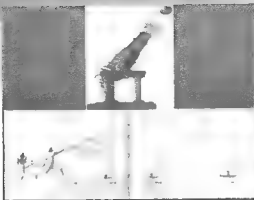
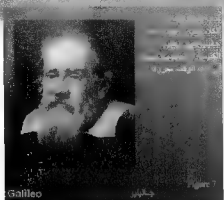


Figure 8

Figure 9



Figure 12

Figure 13

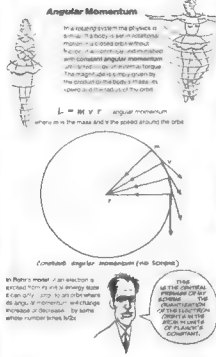


Figure 11

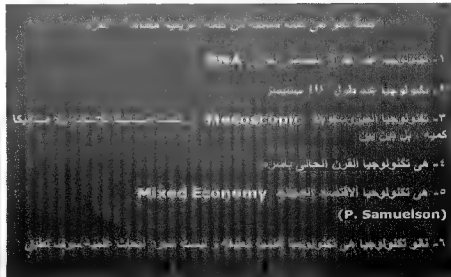


Figure 14



## Can Nanotechnology slow the Aging process by interfering with the Arrow of Time

M. S. Elnaschie

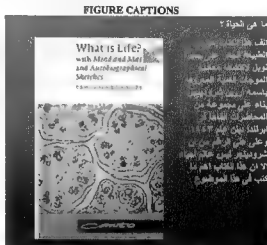
Distinguished Fellow of the Frankfurt Institute for the  
Advancement of Fundamental Science  
University of Frankfurt, Frankfurt, Germany  
and  
Department of Physics,  
Alexandria University, Alexandria, Egypt

## Abstract

The paper explores tentative possibilities for slowing the aging processes by linking the arrow of time to nonlinear dynamics and Nanotechnology. The exposition is highly illustrated in such a way as to enhance understanding by reading the captions of the figures.

## 1. What is Life?

Like in stem cell research, nanotechnology can interfere in various ways with the biochemical processes on the cellular and molecular levels. Since aging could be likened in the spirit of Schrödinger's "What is Life?" (see Ref.1 and fig. 1, 2) to incremental but steady change from order to disorder, it follows then that chaos control methods could at least slow down the aging processes. Extending our understanding of Boltzmannian entropy and Addington's arrow of time to encompass chemical and thermodynamical



### FIGURE CAPTIONS

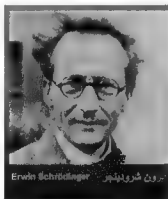


Figure 2

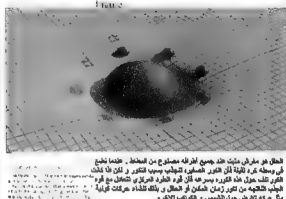


Figure 3

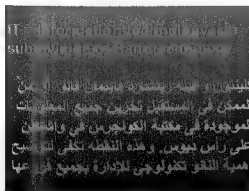


Figure 5

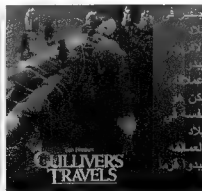


Figure 3

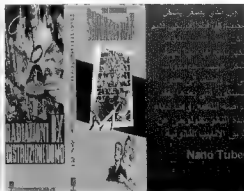


Figure 6



## منتدى الاستثمار العربي الخامس

يعد منتدى الاستثمار العربي الخامس بالقاهرة في ديسمبر القادم حيث سيتم مناقشة عدد من القضايا الاقتصادية المهمة وعلى رأسها زيادة التعاون بين الشركات العربية، وفتح الأسواق الدولية خاصة الآسيوية، وإقامة استثمارات مشتركة مع بعض شركات جنوب شرق آسيا.

## تعداد السكان على خرائط جغرافية

يتم تجميع البيانات المركزية العامة والخصائص ووضع بيانات التعداد العام للسكان والإسكان والمنشآت لعام 2006 على خرائط جغرافية، وذلك بغرض الوصول إلى أطلس جغرافي للتعداد، بجانب توفير خرائط على مستوى الجمهورية والمحافظات والأقسام والمدن الجديدة، وقد صرح اللواء أبو بكر الجندي رئيس الجهاز بأن هذا النظام يساعد على ضمان شمول العمل الإداري، وعدم سقوط أي منطقة من التعداد مما يساعد صانعي القرار في التخطيط الإسكاني وخدمات الرعاية الصحية ووسائل النقل، وبالتالي المساهمة في رفع مستوى معيشة أفراد المجتمع.

## تنشيط قطاعي النقل والسياحة

تقوم جمعية الأعمال المصرية الإسكندرية بإعداد ورقتي عمل في قطاعي النقل والسياحة تنضم الأولى طرح الإمكانيات الحقيقية لمصر في قطاع النقل البحري والهبري والجوي، والثانية خاصة بتنشيط سياحة الإقامة من الدول الإسكندنافية، وقد صرح المهندس نسي سايروس رئيس الجمعية بأن هناك اتصالات تجري مع الشركات الإسكندنافية ذات الخبرة في هذه المجالات لتقديم عروضها وبالتالي الاستفادة من خبرتها، وأشار سويروس إلى أن النقل البحري لم يستفد بعد بالشكل المناسب في مصر رغم وجود شريان يمتد من أقصى الجنوب إلى شمال مصر ويسمح عرضه وسعته للملاحة على طول مجراه.

## الإفراج عن السلع في ساعات

أدى تشكيل الجبان الموحدة بين فروع هيئة الرقابة على الصادرات والواردات ومصلحة الجمارك إلى الإفراج عن السلع المستوفية للشروط في مدة لا تتجاوز ساعات محدودة، وقد صرح اللواء محمد البنا رئيس الهيئة بأنه يتم الإفراج عن 70% من السلع التي يتم تجميعها في مدة تتراوح بين 24 ساعة و4 أيام فقط بدلا من سبعة أيام، وقد بلغ عدد الرسائل التي تم قبولها وبخلافها السوق المصرية في الربع الأول من العام الجاري حوالي 10 آلاف رسالة.



## الاستفادة بغيرات الأكاديمية

يتم حاليا تنفيذ عدد من المشروعات التوعوية في كل من سوريا والسعودية والسودان عن طريق الاستفادة بغيرات الأكاديمية العربية لعلوم التكنولوجيا والنقل البحري لإسكان رفع كافة الجوانب العربية، ودعم مقرتها على الخفاصة المحلية، وقد صرح الدكتور جمال مختار رئيس الأكاديمية بتطوير الخدمات البحرية يساعد دول المنطقة العربية على الحصول على حصتها المناسبة من حركة التجارة العالمية، ويسمن استقلال مقرها الجغرافي المتنوع، ولذا تقوم الأكاديمية بدورها المساند في تفعيل التعاون الاقتصادي العربي المشترك.

## مشروعات برنامج النيل الشرقي

إنعقد المجلس الوزاري الثالث والمشرى لدول النيل الشرقي - مصر والسودان وأثيوبيا بالقاهرة حيث تم بحث اتفاقية لمشروعات برنامج النيل الشرقي الصامع لمبادرة حوض النيل الذي يشمل مشروعات التنوير والريضان، ومصلحة التربة والإنعاش، وتبادل الطاقة بين الدول وإنشاء التوزيع التجميعي الإقليمي والمشروعات متعددة الأغراض وغيرها من مشروعات التعاون التي تلبي احتياجات الدول الثلاث في إطار المشروعات التي تتبناها مبادرة حوض النيل.

## مؤسسة جاك شيراك

كلف جاك شيراك الرئيس السابق لفرنسا أحد كبار الدبلوماسيين الغربيين منه بتشكيل فريق العمل الذي سيعمل بالمؤسسة التي ستعمل إسمه والتي من المقرر أن تواصل مساهمته في عدة مجالات من أهمها السلام والتنمية في أفريقيا، وستعتبر هذه المؤسسة مدينة للقاهرة بكونها رئيسية في تحركها من أجل التنمية في أفريقيا، والصلابة في الشرق الأوسط، والحفاظ على البيئة، كما أن العلاقات الشخصية المتميزة بين الرئيس حسني مبارك وشيراك ستعبد دورا مهما في هذا الاتجاه.

## المنتدى الاقتصادي العالمي

يعد المنتدى الاقتصادي العالمي مؤتمر السنوي للشرق الأوسط لعام 2008 في مدينة شرم الشيخ للمرة الثانية بعد استضافته مصر فعاليات مؤتمر 2006 في أكتوبر 2006 من رضاء ومشيح المكاتب ورجال الأعمال بنجاح، وقد صرح رشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة بأن اختصار المنتدى يحدد لحد أقصى 1000 مشارك دولي بالإضافة السياسية والاقتصادية المصرية والأعتراف بدورها الإقليمي في مواجهة التحديات التي تواجه المنطقة.

## توسيع

### قاعدة مكاتب الحجز

تم توقيع مذكرة تفاهم بين البريد وشركة مصر الطيران لتوسيع قاعدة مكاتب الحجز بالبركة والوصول بها إلى جميع أنحاء الجمهورية الاستفادة من حيز تنافس الطيران عن طريق هذه المكاتب، وقد افتتح أحمد شفيق وزير الطيران المدني والكاتب طريق كامل وزير الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات أول مركز دولي لشركة والتبادل الدولي للبريد بطلان القاهرة باعتباره مركز تبادل محوري عالمي الاستفادة من الموقع الإستراتيجي لمصر.

## أرباح شركة بونينج

زاد صافي أرباح شركة بونينج خلال الربع الأول من العام الجاري بنسبة 27% حيث وصلت إلى 877 مليون دولار أمريكي وارتفعت عائدات الشركة بمعدل 8% لتبلغ 15.4 مليار دولار، والأرباح من العمليات بنسبة 36% إلى 3.3 مليار دولار، وهذا خفضت الشركة نموا بنسبة 8.5% في مالمش لعمليات.

## مؤتمر أنظمة المعلومات والاتصالات

عقدت شركة أريك الأمريكية الرائدة في مجال أنظمة المعلومات والاتصالات والمطارات وشركات الطيران لأول مرة مؤتمرها السنوي بالقاهرة حيث تم بحث أحدث السبل لدراسة استخدامات وتطبيقات نظم التكنولوجيا الخاصة بالمطارات وإنشاء وتجهيز المطارات، وقد سبق أن حصلت هذه الشركة من مصر الطيران على عقد توفير خدمات أنظمة الاتصالات ولإجراءات الركاب وأنظمة البوابات الإلكترونية بتكلفة حوالي 22 مليون دولار، علاوة على حصولها أيضا على عقد صيانة جميع الأجهزة الخاصة بالأنظمة الإلكترونية لبني الركاب رقم 3.

## أخبار من فوق السحاب

## رحلات الأفريقية

بدأت الخطوط الأفريقية في زيادة عدد رحلاتها إلى 9 رحلات أسبوعيا من القاهرة إلى طرابلس، وإلى 14 دولة أفريقية و6 دول أوروبية، وذلك نتيجة لإزدياد السفر المباشر من القاهرة إلى دول غرب إفريقيا عن طريق طرابلس، وقد صرح عصام علي وكيل الخطوط الأفريقية بمصر بأنه سيتم تطبيق أسعد تنشيط المسافرين من القاهرة.

## تدعيم حركة السياحة

تقرر عن طريق شركة إكسبريس الطيران إقامة لفرقة مصر الطيران تنشط خطوط طيران داخلية مستقلة جديدة بين القاهرة ومطامير وموسم علم والواشي الجديد، وذلك لتدعيم حركة السياحة، ومن المتوقع بداية تشغيل هذه الخطوط خلال يونيو الجاري بعد بداية إكسبريس للنقل الداخلي.

## الانضمام إلى التحالفات الجوية

صرح الفريق أحمد شفيق وزير الطيران المدني بأن مطار القاهرة الدولي سيمتدح صفات محوريا لدول الشرق الأوسط وإفريقيا، وأمن مقرب من الانضمام إلى تحالفات الجوية الرئيسية تمتد جمعاتها إلى 950 محطة جوية وأشراك الوزير إلى أن الشركة تعمل على جذب المستثمرين لإنشاء مطارات خاصة، كما أنه تمت إتاحة جميع القيود لإنشاء شركات الطيران الخاصة بعد إلغاء عدد 250 مليون جنيه والإكتفاء بالوصول على ترخيص من هيئة الاستثمار.

## برامج سياحية مع السعودية

إنعقد تشكر مصر الطيران السياحية على تنظيم برامج سياحية لمدة 6 أيام من خلال رحلات تربط بين المملكة العربية السعودية وكل من القاهرة والإسكندرية وشم الشيخ والقرية، فلا بجانب توفير 15 ألف مقعد لرحلات الصيف السفر و95 ألف في العودة بمعدل 18 رحلة جوية يوميا من جدة ورحلات يوميا من الهند.



## في شرم الشيخ

بقلم عبد السلام السيد أحمد



عقد بمدينة شرم الشيخ مؤتمر دولي حول العراق يعتبران أضخم تجمع دولي بخصوص هذا البلد الشقيق منذ الغزو الأمريكي عام 2003، وكان المؤتمر الأول تحت مسمى "العهد الدولي للعراق"، وقد أعلن فيه رسمياً عن وثيقة العهد الدولي الجديدة التي تعدد مجموعة واسعة من الإصلاحات الاقتصادية والداخلية الشاملة في العهد بمساعدة المجتمع الدولي. وقد طرحت مصر في هذا المؤتمر خطتها السياسية المتكاملة لإقرار الأوضاع الأمنية والسياسية والاقتصادية في العراق خلال خمس سنوات، ورحبت بمبادرات وخطوات الحكومة العراقية التي تسعى للوصول إلى استقرار البلاد ووقف نزيف الدم، وأدان جميع المشاركين في مؤتمرات الأعمال الإرهابية التي تمارسها الجماعات والمليشيات المسلحة العراقية بمختلف انتماءاتها الطائفية، وذلك باعتبارها خطراً مشتركاً يهدد العراق والمنطقة بأسرها، ويحث التعاون لمكافحة عزم وحزم كاملين، وتعهدت الدول المشاركة على تقديم الدعم للعراق مقابل التزام الحكومة العراقية بالعمل على تحقيق المصالحة الوطنية. أما المؤتمر الثاني فكان بعنوان "أمن واستقرار العراق"، وقد تم فيه الإتيان على دعم الحكومة العراقية المنتخبة، وتأييد جهودها لتعزيز الوحدة الوطنية وتوسيع مشاركة السياسية بجانب تأكيد أهمية معالجة الطائفية وحل المليشيات والمجموعات المسلحة ورفض كل صور الإرهاب، والسيطرة على الحدود المشتركة. وقد شارك في المؤتمر أكثر من 50 وزير خارجية على رأسهم وزراء خارجية دول الجوار والدول الخمس الدائمة العضوية في مجلس الأمن والدول الثماني الصناعية الكبرى، كما شارك أيضاً العديد من المنظمات الإقليمية والدولية وعلى رأسها جامعة الدول العربية ومنظمة المؤتمر الإسلامي والاتحاد الأوروبي والأمم المتحدة.

### كلمات وجهات نظر

تخللت المؤتمرين آراء واقتراحات وجهات نظر ركز عليها الحضور كان من أهمها

- أحمد أبو الغيث وزير خارجية مصر أكد على أن هناك رسالة واضحة لجميع الدول العراقية تفيد بأن أصدقاء العراق لا يتهاونون بتركهم ولكن بالإنقاذ حوله وتأكيد مبدأ عدم التدخل في شؤونه الداخلية، وأن أي جهود إقليمية أو دولية لن تأتي ثمارها دون إدراك دقيق للولايات الملحة التي تواجه المجتمع العراقي، هذا بجانب إستناد مصر الكامل لتحمل مسؤوليتها في دعم العراق وبندبه لإنشاعة الأمن والاستقرار، والدعوة إلى التسهيل بיום خروج القوات الأجنبية من العراق من خلال الإسراع بتسوية قوات الجيش والشرطة العراقيين.

- نوري المالكي رئيس الوزراء العراقي وصف المؤتمر بأنه ملتقى الزادات الأخيرة دعم العراق وشعبه لتجاوز مرحلة الصعوبة التي يمر بها، وقدم شكره وتقديره لجهود مصر والرئيس حسني مبارك، وأكد على أن الديموقراطية أصبحت خياراً إستراتيجياً لجميع طوائف الشعب العراقي، ولابد من منع تسلل الجماعات الإرهابية إلى العراق بطائفتها المتنوعة والصنيفة بإسقاط الدين السلطانية لها على بلاده، وتمهيداً بنزع سلاح المليشيات في العراق.

- كوندوليزا رايس وزير الخارجية الأمريكية أكدت حامية العراق إلى الدعم الدولي والإقليمي الفاعل لإنشائها اقتصاده، ووصفت المؤتمر بأنه حدث تاريخي لأنه بداية لعملية معتدة، وأن لوقت لا حال نكرت دعم كل الدول هذا الدرس بإجراء جديده، خاصة وأن المشاركين إتفقوا على أن من معصيتهم جميعاً أن يكون العراق مستقلاً آمناً.

- بان كي مون الأمين العام للأمم المتحدة أشار إلى أن وثيقة العهد الدولي تمثل خريطة طريق لسنوات الخمس المقبلة، وأن الدول المشاركة في المؤتمر تعهدت بخفض ديون العراق بقيمة 30 مليار دولار، وقد حذر من الارتفاع للمد في الشرق الأوسط وضغوطه
- عمر موسى الأمين العام لجامعة الدول العربية دعا إلى الإسراع إلى وقف نزيف الدم العراقي وإجراء مصالحة وطنية شاملة بتسوية الجبهات
- ألبان لوبل النصف والإرهاب وضرورة إحترام وحدة وسيادة واستقلال العراق وغيوبته الإسلامية، وإيجاد حل أممي سياسي مؤازر لأزمة، بجانب دعم الجماعة لمبادرة العهد الدولي ووقوفها إلى جانب العراق بكل طوائفه.

- الأمير سعود الفيصل وزير خارجية السعودية أكد بأن بلاده تقف على مسافة متساوية من جميع الأطراف في العراق دون تمييز أو تفرقة بينهم على أساس الدين أو النوع أو العرق، وعدم التدخل في الشؤون الداخلية للعراق، والتحمل الجميع مسؤولية اخلاقيه من أجل إنشغال العراق من واقعته الحزيرة ويضعفه على طريق الاستقرار
- ومنو شهر مفتي وزير خارجية إيران أشار إلى أن بلده تعتبر الإحتلال مصدراً رئيسياً لأزمة



العراق وما ينتج عنها من أضرار إقليمية، ودعا الولايات المتحدة لتحمل مسؤولياتها باعتبارها قوة الإحتلال في العراق، وعدم لوم الآخرين، ومطالبته بتأييد دولي وإقليمي لمحوه المالكي باعتبارها الحكومة الشرعية ومنحها قدر أكبر من السلطة بأسرع وقت ممكن.

### البيان الختامي

أعرب المشاركون في إجتماع دول الجوار عن التقدير لمصر لإستضافتها هذا المؤتمر، وتشكيل مجموعة متابعة تتلخص نتائجها وقد أكد الحضور على:

- سيادة ووحدة أراضي العراق وغيوبته العربية الإسلامية، وعدم جواز إنتهاك حدوده، والإلتزام بعدم التدخل في شؤونه.
- تأييد الجهود التي يبذلها حكومة العراق المنتخبة والبرلمانية لتحقيق أهداف شعب العراق حراً مستقلاً.
- التعامل مع الطائفة بنزع سلاح وتفكيك جميع المليشيات والجماعات المسلحة الغير قانونية

- تعزيز التعاون الأمني والحد من أنوار الدم المتدفقة في العراق

### كلمة أخيرة

إننا نتمنى أن يكون مؤتمر شرم الشيخ سبباً أساسياً لهيئة الجو المناسب لوقف الحرب الطائفية والذئاب في العراق، وإنهاء الغزو العسكري الأمريكي من لومني ومنه، إلا أن ذلك يتطلب التعاون الجماعي تحت مظلة الأمم المتحدة والمجتمع الدولي، ولا يبقى إلا تنفيذ توصيات المؤتمر، وإعادة القضية العراقية إلى المجتمع الدولي لإسكان إعادة العراق إلى البيت العربي وخرجوه مما هو فيه، وإستعادته أمنه واستقراره وسيادته.







# التجارة الخارجية (الصادرات والواردات)

## دراسة مقارنة

بقلم دكتور/ أحمد عيسوي صالح عضو المجلس القومي للإنتاج والشئون الاقتصادية

ذكرنا في العدد السابق الواردات بصفة عامة وتحدثنا عن واردات البترول الخام ومنتجاته وكذا الواردات من باقي السلع وفي هذا العدد سوف يتحدث الكاتب عن المواد الخام بإستبعاد البترول الخام والقمح والتبغ والقطن الخام وسوف يتعرض للسلع الوسيطة والسلع الإستثمارية والسلع الإستهلاكية (المعمرة والغير معمرة)



### 1-1-1 المقصود:

بدأت الواردات من القمح 372.6 مليون دولار في عام 2000/99 وارتفعت إلى 563.9 في عام 2003/2002 بنسبة زيادة قدرها 50.7%، وواصلت ارتفاعها لتصل إلى 1107.1 مليون دولار في عام 2004/2005 وانخفضت إلى 887.8 مليون دولار في عام 2005/2006 بنسبة خفض قدرها 19.8% ونسبة ارتفاع قدرها 138.3% عن عام 99/2000 من ذلك يتبين عند ثبات الواردات من القمح يتبين أن لا يتم خفض الواردات من القمح إلا مقابل زيادة الإنتاج المحلي لأن وضع ريف الفيز حساس ولا ينبغي تذبذب المواطنين في سبيل المعصول عليه.

### 2-1-1 التبغ:

بلغت الواردات من التبغ 206.3 مليون دولار في عام 2000/99 وانخفضت في عام 2002/2003 إلى 108.7 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 47.3% وارتفعت في عام 2004/2005 إلى 222.9 مليون دولار وانخفضت إلى 183 مليون دولار في عام 2005/2006 بنسبة خفض قدرها 17.9% بنسبة خفض قدرها 11.3% عن عام 99/2000 إن هذا التذبذب في الواردات من التبغ ليس له ما يبرره حيث إن هذه المخزن لا يتقلص.

### 3-1-1 القطن الخام:

بلغت الواردات من قطن الخام 25.1 مليون دولار في عام 2000/99 وانخفضت إلى 14.3 مليون دولار في عام 2002/2003 ثم ارتفعت إلى 69.3 مليون دولار في عام 2004/2005، وواصلت ارتفاعها لتصل إلى 96.2 مليون دولار في عام 2005/2006 وفيما يلي ميزان القطن من ذلك يتبين أن الفاقد من القطن قد انخفض من 141.6 مليون دولار في عام 2000/99 إلى 50.1 مليون دولار في عام 2005/2006 ويرجع ذلك إلى انخفاض الصادرات بنسبة 12.2% وارتفاع الواردات بنسبة 283.3% عن عام 99/2000 ويتبين الانخفاض بزيادة

القطن والمحافظة على أسواقها الخارجية ما يتميز به القطن المصري بطول تيلة والتوسع في تصنيعه وتصدير غزل ومنسوجات لأن هذه المجموعة السليمة في المجموعة المعبدة بخلاف البترول ويستند ما أتت تحقق فائضا.

### 2- الوسيط:

بلغت الواردات من السلع الوسيطة 4209.5 مليون دولار في عام 2000/99 ارتفعت في عام 2003/2002 إلى 4395.5 بنسبة زيادة قدرها 4.4% واستمرت في الارتفاع إلى أن بلغت 8415.6 مليون دولار في عام 2005/2006 بنسبة زيادة قدرها 91.5% عن عام 2000/99 ونسبة زيادة قدرها 99.9% عن عام 99/2000 ويصل نمو سنوي قدره 12.8% وهذه المجموعة السليمة ضرورية وازنة لاختلاف الصناعات وبالتالي زيادة الإنتاج ولا يجب أن تخضع لتدبير لأن لها تأثير مباشر على الإنتاج، وما يجدر ذكره أن السلع الواردة في عام 2000/99 لم تكن بنسبتها 100% من مجموعها في حين أنها بلغت 68.2% في عام 2003/2002، و 56.4% من مجموعها في عام 2005/2004 إلى أن هناك ما يقرب من 40% من السلع لم يتم ذكرها وهي قيمة كبيرة مما يلقى إلى عدم اكتمال الميزان.

### 4- السلع الإستثمارية:

بلغت الواردات من السلع الإستثمارية 5638.8 مليون دولار في عام 2000/99 وانخفضت في عام 2003/2002 إلى 3178.9 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 43.6% وفي عام 2005/2006 ارتفعت إلى 4894.5 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 13.2% عن عام 2000/99 وارتفعت بنسبة 288.6 مليون دولار في عام 2006/2005 بنسبة 5.9%

بنسبة زيادة قدرها 39.9% عن عام 2000/99 ويصل نمو سنوي قدره 3.9%. ومن الملاحظ أن الواردات من الحاسبات الآلية كانت قد بلغت 182.6 مليون دولار في عام 2000/99 وانخفضت إلى 137.1 مليون دولار في عام 2003/2002 واستمرت منخفضة بنسبة 3.9% عن عام 2000/99 وارتفعت في عام 2005/2006 إلى 203.7 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 11.6% عن عام 2000/99، وانخفضت أيضا الواردات من الحركات والمعدات الكهربائية وقطع غيارها من 205.5 مليون دولار في عام 2000/99 إلى 97.7 مليون دولار في عام 2003/2002 بنسبة خفض قدرها 52.5% واستمرت منخفضة إلى أن بلغت 166.2 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 19.1% عن عام 2000/99 وانخفضت أيضا الواردات من أجزاء ولوازم السيارات وقطع غيارها من 527.8 مليون دولار في عام 2000/99 إلى 368.6 مليون دولار في عام 2002/2003 بنسبة خفض قدرها 30.2% وانخفضت منخفضة إلى 236.2 مليون دولار في عام 2005/2006 واستمرت منخفضة إلى أن بلغت 263 مليون دولار في عام 2005/2006 بنسبة خفض قدرها 51.9%.

وبخصوص أجهزة بصريات وإلزامها التصوير السينمائي واللحالب والجراحة فقد انخفضت من 364.1 مليون دولار في عام 2000/99 إلى 208.7 مليون دولار في عام 2003/2002 بنسبة خفض قدرها 42.7% واستمرت منخفضة إلى أن بلغت 281.1 مليون دولار في عام 2005/2006 بنسبة خفض قدرها 22.8% عن عام 2000/99، وما يجدر ذكره أن نسبة السلع الواردة إليها في بيانات البنك المركزي بلغت نسبتها 96.24% من إجمالي السلع الإستثمارية في عام 2003/2002 وارتفعت نسبتها في عام 2005/2004 إلى 90.3% وفي عام 2005/2006 بلغت نسبتها 93.1% وذلك على البيانات الواردة لا توصف انخفاض التكلفة الواردات من السلع الإستثمارية حيث إن ما يقرب من 73.6% و 68.5% من الواردات من السلع الإستثمارية غير متاحة. وعموماً فإن الواردات من السلع الإستثمارية لازمة وضرورية للمشروعات للتنمية الاقتصادية وزيادة الإنتاج وجوبه لذا يلزم تشجيع استيرادها.

### 5- السلع الاستهلاكية:

بلغت الواردات من السلع الاستهلاكية 2995.9 مليون جنيه في عام 2000/99 وانخفضت في عام 2003/2002 إلى 2592.6

|                 | 2006/2005 | 2005/2004 | 2004/2003 | 2003/2002 | 2000/99 |
|-----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|
| الصادرات        | 146.3     | 137.8     | 201.6     | 199.2     | 166.7   |
| الواردات        | 96.2      | 69.3      | 77.1      | 14.3      | 25.1    |
| الفاقد أو العجز | 50.1      | 68.5      | 134.5     | 84.9      | 141.6   |

في عام 2000/99 ويصل نمو سنوي بلغ 62.2% وفيما يلي عرض السلع الاستهلاكية بنوعها

### 1-1-1 السلع الاستهلاكية المعمرة:

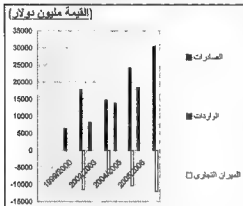
انخفضت الواردات من السلع الاستهلاكية المعمرة من 603 مليون دولار في عام 2000/99 بنسبة 20.1% من السلع الاستهلاكية المعمرة 759.5 مليون دولار في عام 2003/2002 بنسبة 29.3% واستمرت في الانخفاض إلى أن بلغت 1052.5 مليون دولار في عام 2004/2005 بنسبة 32.9% عن عام 2000/99 وانخفضت إلى 983.6 مليون دولار في عام 2005/2006 بنسبة 27.9% يبلغ معدل نمو السلع الاستهلاكية المعمرة 88.5% وذلك على الواردات من السلع الاستهلاكية المعمرة يتم بعد يفوق معدل نمو السلع الاستهلاكية بأكملها وكذلك يفوق معدل نمو الواردات من السلع الاستهلاكية والذي يبلغ 55.3% وبين الضروري ترشيد الواردات من السلع الاستهلاكية المعمرة خاصة تلك التي لا بد لها من.

### 2-1-1 السلع الاستهلاكية غير المعمرة:

انخفضت الواردات منها من 2392.9 مليون دولار في عام 2000/99 بنسبة 79.9% من إجمالي السلع الاستهلاكية إلى 1833.1 مليون دولار في عام 2003/2002 وانخفضت إلى 1494.5 مليون دولار بنسبة انخفاض قدرها 23.4% عن عام 2000/99 بنسبة 24.7% مليون دولار في عام 2005/2006 بنسبة 36.2% من إجمالي الواردات بنسبة 66.8% عن عام 2000/99 بنسبة 36.8%



الميزان التجاري عن عام 1999/2000 حتى 2005/2006



نتيجة تطور الإنشاء  
والصناعة الوطنية  
من كان في الاتجاه  
الاتكشافي، حيث  
كان الانخفاض في  
الواردات من السلع  
الاستهلاكية التي  
انخفضت وارداتها  
من  
6538.8  
مليون دولار في  
عام 2000/99  
إلى  
3178.9  
مليون دولار في  
عام 2003/2002

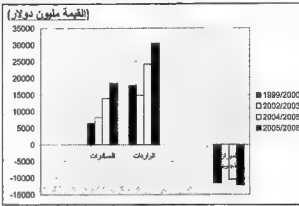
2459.9 مليون دولار في حين أن النفط الإجمالي الموارد بلغ 3039.9 مليون دولار وبلغت نسبة انخفاض السلع الاستثمارية إلى إجمالي النفط 80.9% وكذلك انخفاض السلع الاستهلاكية الغير معمرة التي انخفضت وارتفعت أيضا من 2392.9 مليون دولار إلى 1833.1 مليون دولار بخصف قدره 559.8 مليون دولار ونسبة 18.4% من إجمالي النفط.

في حين أن السلع الاستهلاكية الغير معمرة انخفضت وارداتها أيضاً من 2392,9 مليون دولار في عام 2000/99 إلى 1833,1 مليون دولار بنقص قدره 559,8 مليون دولار أو 23,8 في المئة. أما إجمالي الخفض في عام 2003/2002، وكان إجمالي الخفض في السلع المستهلاكية المجموعتين من السلع 999,3 من إجمالي الخفض في حين أن الواردات من السلع الاستهلاكية المعمرة قد انخفضت الواردات منها من 603 مليون دولار في عام 2000/99 إلى 759,5 مليون دولار في عام 2003/2002 بزيادة قدرها 156,5 مليون دولار بنسبة 25,8 في المئة.

ومن ذلك ينصاع أن خفض الواردات لم يكن في الاتجاه الاقتصادي السليم حيث تم في سلع لازمة للقطاع الزراعي والتمهيدية والمعمارية وكذلك خفض الواردات من السلع الاستهلاكية اللازمة للاستهلاك المنزلي، مما قد يضر بسلع ليست لازمة ولا ضرورية.

ولذلك فإن الواردات ارتفعت من أخرى وبشكل في عام 2006/2005 30.4 مليار دولار أكثر من ضعف ما وصلت إليه في عام 2003/2002 وأرتفعت النسبة في الميزان التجاري من 6.6 مليار دولار في عام 2003/2002 إلى 20.2 مليار دولار في عام 2006/2005.

إننا في حاجة ماسة مزيد من الصادرات وذلك بخفض تكلفة وتطوير الإنتاج. ونحن نحتاج  
إلى جبهة ليكن منافساً وفي نفس الوقت نزيد من الواردات خاصة تلك التي تخدم التطور الصناعي  
وتزاد الإنتاج وجودة وتطور التكنولوجيا. ونحن نحتاج الواردات من السلع الكمالية والتي  
لها إنتاج أو التعمية أو غيرها. هناك منافسة شديدة في السوق العالمية.



| القيمة مليون دولار |            |           |            |                 |
|--------------------|------------|-----------|------------|-----------------|
| 2005/2006          | 2004/2005  | 2002/2003 | 1999/2000  | بيان            |
| 18,455.10          | 13,833.10  | 8,205.40  | 6,387.70   | 1 المصارف       |
| 30,441.02          | 24,152.80  | 14,820.30 | 17,860.00  | 2 الوزارات      |
| -11,985.80         | -16,358.40 | -8,614.80 | -11,472.39 | المطابق الإداري |

ومما يجدر ذكره أن الواردات من الألبان ومن منتجاتها وبقيتها وصل انخفاضا من 170.5 مليون دولار في عام 2009/2008 إلى 98.7 مليون دولار في عام 2003/2002 بنسبة انخفاض قدرها 42% واستمررت منخفضة إلى عام 106 بلغت مليون دولار في عام 2006/2005 وبلغت نسبة انخفاضها 37.8 % من عام 1999/2000 وذلك لانخفاض مشتقات البصلية من 523.3 مليون دولار في عام 2000/1999 إلى 499.1 مليون دولار في عام 2003/2002 بنسبة انخفاض قدرها 4.6% ثم ارتفعت في عام 2006/2005 إلى 627.4 مليون دولار بنسبة ارتفاع قدرها 19.9 % من عام 2000/99، وبالنسبة للبقاصيص انخفضت بعد انخفاض وارداتها من 222.4 مليون دولار في عام 2000/99 إلى 82.2 مليون دولار في عام 2003/2002 بنسبة انخفاض قدرها 63.3 % في عام 2006/2005 بلغت وارداتها 177.3 مليون دولار بنسبة انخفاض قدرها 26.0 % من عام 99/99 وصعدت فوق انخفاض الواردات من اللبائن الباردة الخاصة بمحمد لتعود لتصل إلى اللبائن الخاصة بغير محمد وأصبح انخفاضها، وبخصوص الواردات من المشروبات المنخفضة فقد انخفضت أيضا من 15.5 مليون دولار في عام 2000/99 إلى 7.8 مليون دولار في عام 2003/2002 بنسبة انخفاض قدرها 49.5% ثم ارتفعت في عام 2006/2005 إلى 62.5 مليون دولار بنسبة ارتفاع قدرها 72.8% من عام 99/99، أما المحرم، لا يوجد اختلاف يذكر إحصائيا في عام 2003/2002، في صناعة البقالة الخاصة.

مما سبق يتبين أن انخفاض الواردات في الفترة من 2000/99 حتى 2003/2002 لم يكن

بطولالة الإسكندرية في الرواية على الأطباق الروحية  
كأس الرواية الخمسة مع نصيب النقيب

فاز اللواء / محمد الديب الزامي السكندري المشهور بكلمة بطولية الإسكندرية الامة على الأنجليز  
البرجية التي اقيمت على ميناء نواي الصيد السكندري بعمود في البرامق السفن كما فاز  
نظامنا الوطني بالمرکز الثلاثة الأول بالمقاتلة وفي هذه احدى ابداءه الفكرية ويزاير ايمهم سراج من  
الطوايف السديات لثبات براكري اثاره من نواي السكندرية التي كان يتردد عليها من خارج من  
صيد الإسكندرية في المركز الثاني من صامية صحن من صيد وايدى القطرون في المركز الثالث  
وفي بطول الفردي فاز بالمرکز الأول محمد صامح من نواي اشمن ابد سركيس ومحمد  
شاهين وهما من رعاة صيد الفردي.

وفي مسابقة الفرق فاز فريق سيدى ادى(ب) بالمركز الاول تالفا بفرق الفضى(ب) في المركز الثاني ثم فريق النقى (أ) في المركز الثالث والجدير بالذكر ان عدد الاربعة المشاركين في هذه البطولة 65 زواجية و7 فرق من تشدية سيدى اسكندرية والذى يولى للفرق يتولى الفضى وتادى للمادى وقد قام المششار / اسماعيل السيسى رئيس نادي سيدى اسكندرية برفاته الكندرية مع مدير البطولة محمد الجبازي في القاترين في نهاية البطولة.



على إرشاداتها

السيادات يكتمل مع الانتخابات التجددية الأولى  
لجان إدارة جمعية تنمية المجتمع الخياطيات الإسكندرية

[illegible]





**الأبعاد الإستراتيجية  
للتنمية في شرق القبرص  
وقفة عمل للنوة :**



**بقلم / سمير معوض محاضر في الاقتصاد البحري وصناعة اللوجستيات**

# أفاق الإستثمار في منطقة شرق القبرص

سنوات ثم استمرت في النمو في كافة الميادين لارتباطها بالصناعات الميائية مثل إنشاء العائلات والخزانات والهياكل المعدنية وإصلاح وصيانة هياكل وماكينات وأجهزة السفن ثم بعد ذلك قامت صناعات أخرى في النية لم تكن توجهاتها بالدرجة الأولى نحو التصدير بل كإلية الحقوق المحلية هذه الصناعات ظلت دون مستوى التطورات العالمية لانتمائها عن أسواق التصدير العالمية.

2-2/ في إثر انتهاء الحرب العالمية الثانية بدأ وضوحاً أن الانضمام الحاد لحد يدب بين القارة الميائية، القارة اعترفت نفسها عن التنمية والاستثمار في إبياء واكتفت بالانطلاق على ذاتها داخل شرقية الجري المائي ، كان فيها الأوجه أن تصمد أكبر قدر من رسوم العبور ولم يعد الميائية موصياً في جدول استثمارات الحكومة التي تفرقت (من البيروقراطية) كل أجهزته ومئاته من القطاع مع بيئة الاقتصادية العالمية ما تمخص من تكلل القوى الإنتاجية داخل الميائية وانغماس ملاقة بشيء من التطور من التطورات في أنظمة نقل البصر الدولية.

3-2/ مع انتشار ثورة التقنية عزز الميائية عن تحويله إلى نقطة جذب خيصة للثقافات الكبيرة من العدايات بدأ موانع الإنتاج والأواني ومواقع الاستهلاك السيطر والهيمنة وظهور ان الساحة إلى إعارة الهيكلة لويليا وغاصها بصناعات كبيرة ولم يكن للميائية قادراً على الانضمام في البصمات التي تلاقت فيها حساسية الاقتصادية. كما لم يكن بصمات الإنتاج إلى خطط صراوات التنمائية التي تضمن له مؤلفاً بين الموانئ والتمتع بمرات الميائية إلى الميائية لم يعد لها أساساً في صناعة النقل البحري (shipping business).

4-2/ هذه المشكلة هي التي تملك مفتاح تفسير التحولات السلبية التي طرأت على بيئة التكنولوجيا الإجماعية التي جعلت لها فائدية كان هو الفهميرة الحية التي تخلقت فيها القوى الاقتصادية والأركان الإجماعية. هذا المتعاصر طامت معها الأساسية هي الأنشطة الإنتاجية الموجهة بأكملها إلى التصدير، وحين فسحتها ضوابط الركود ثم الكساد وبدأت تبحث عن الأنشطة الهامشية التي أسأت إلى مجمل الهياكل الاقتصادية الإنتاجية في الميائية والمدينة ، ففي الأزمات تمسك دوائر الخيارات كان هذا الاقتصادي أساق إلى التخصيص الحاد للاسس التي يركز عليها الميائية والمدينة. هو الذي جلس على مقعد القيادة عبر أطن عن سياسة الاقتاف وإعلان الميائية منطقة حرة تجارية، ولذا فقد دخل اقتصاد إيديرمية في حالة من التدهور والاضطراب لتصلح العرة في الميائية كانت هي أكبر مساهم بريق في نصيب اقتصاد الميائية.

5-2/ كانت إسماتة التغير وانتفاء الخبرات الاقتصادية لدى قاطبوا سياسة الانفتاح في الميائية إلى الأجنبية المكسرة قد تمت عليها أجنحة جديدة لتلحق بها خارج جانيبة الأزمات التي ضحمت في الاقتصاد ، ولذا فإن راحة التنمائية السبية عادت للميائية إلى نقطة الاقتصادية تكون انتجيدية مبياً عن التصدير ومحا إرجأت العراج وحين رتق القاف، جانب جديد إلى التخطيط الميائية، مئةا جديد عند الكوكب 7.5 جابو الميائية المتق، جاء اعتراض مئةا قطة اقتصاد ميثانة ضربة قاصمة لهذا المشروع ، وتكرست بصيدات خطى الإصلاح التي كان معها إخراجها لغير اقتصادية جديدة لها أجنحة لتلحق بالميائية إلى عمارات جديدة.

في حدود طبيعة المرحلة إستجابات هذه التغيرات، إلا أن الميائية لم يستجيب بنفس الدرجة بسبب تلك الاستمرارية في سرعة ومستوى تحديث بنيتها الأساسية ومن ثم استتعت الفلوجة ما بين واقع الميائية وما هو مطلوب منه.

5-3/ ومما زاد إلى أن التخليق للنمو المستقبلي كان في سرعته تحت سيطرة الدوائر الاقتصادية الأجنبية التي غاصها شعور من القارة في سبيلها إلى العودة إلى السيادة المصرية ولذا أجمعت من القيام باستثمارات لم تحقق لها مردوديات اقتصادية في المستقبل سيما وقد تضمنت معاهدة 1936 باستثمارات وأضمة إلى ضرورة تعديل هيكل السيطرة الاقتصادية الأجنبية التي لها فروع في بوسريدي والسويس بحث عن موانئ أخرى للهجرة إليها وذلك بحث موانئ أخرى على المناقص مع ميايا بوسريدي وتغيرت العادلات القديمة، فبعد أن كان ميايا بوسريدي من أهم موانئ شرق البحر المتوسط وشمال البحر الأحمر في تداول نقل التوصليل المعروف (بالقطرمة) الشين بسرعة الأراء، ورخص التكاليف وإزدياد هجوم المشعوذات في الميائية، ما عجزت هذه الأنشطة تباً إلى بعض الموانئ الأخرى وكان ذلك تالياً عليها أدخل مرحلة التراجع.

6-1/ المرحلة الثالثة التي امتدت من 1936 إلى 1961 تميزت باستمرار الميائية لعلالة الصور التي سبغت عليها منذ تميزت أدى ذلك إلى رسم دوائر حمراء حول الميائية على غرأط الطرق التجارية والمالية الدولية.

في هذه الأثناء من عام 1958 ، دخلت التجارة إلى مجال نظم التنموية في (ستنايف) (containerization)، وتبدلت تباً افاق نظم نقل وتداول البضائع، وأساليب خدمات السفن في الموانئ العالمية، وأسبابا تتصل بطرف المرحلة الثانية التي سلفت الإشارة إليها كان الميائية بأكملها المعيار ظل خارج دائرة ثورة التطورات التكنولوجية والمالية والإدارية التي اجتاحت كعصار قوى كل اللويات والمسلمات السالبة الأذى الذي يعد للواري إلى حشد الاستثمارات التكنولوجية والبشرية والاقتصادية واستثمار المستودعات من حول الميائية كانت هناك موانئ تتنافس بكل قواها لزراعة ميايا، وبوسريدي خارج مجال التنافس.

7-1/ في خيرة قيرص التي لم يكن غاضب مياياها حتى عام 1956 يسمح بخوض سفن ميثونية صغيرة إليها طورت ميايا ليايسول، وريتاكا، وفاما جوستا، وفي إبان تلك ميايا بوسريدي وفي مالطا ميايا، مالركس ألبا وسعت هذه الموانئ ويغمرها إلى اقتسام ميايا أنشطة ميايا بوسريدي التي طرأ على وفي كل الأحوال فإن تدهور ميايا بوسريدي كان يعني تقويض الميائية القوية إلى الأساسية الاقتصادية إلى في بوسريدي فحسب بل في منطقة القارة وفي الطوير الغربي في شرق الميائية سموت سياسة التقييدات عام 1961 إبان لاند التفراركي في فقدان الميائية لإدارة المييرية الخاصة بعد خصومه لإدارة الحكومية التي اتسمت بالجمود وضييق الألق وضيق الميائية أنشطة القطرمة وأضمة تخزين وتوزيع بضائع التفراركي وأضمة تقوية السفن وأنشطة صيانة وإصلاح السفن وأنشطة تزويد السفن بجابها إلى الوقود.

**ثانياً قوى الاقتصاد الساكنة تبعت عن أجنحة جديدة:**

1-2/ أسبلت الأنشطة التجارية في الميائية منذ المراحل الميائية الأولى والآنحما في أنشطة الصناعات التي كانت ترسانتها قد اشنت في عام 1863 قبل إفتتاح القارة بنس

**أولاً: قوى الاقتصاد البوسريدي ، لا تتلق في أفاق التنمية**

1-1/ بعد ما يقرب من 140 عاماً، عاى الاقتصاد الماى في بوسريدي على منطقات أفاق جديدة تقوده إلى العودة إلى تأكيد هيمنة الأساسية التي تحدت في أنه اقتصاد بحرى (ملاحي وتجارى خيصة) بالدرجة الأولى ، وإن كل المولات التي جنحت إلى إخراج حركتها من هذه القضايا، لم تكن سوى الاعتراف بفسلها إلى عجزت عن تعيد بريق جديدة، أو اكتشف سبل مختلفة لاستعادة من أرمات التي سقطت. لأن التغيرات التي تنسجها التطورات العالمية كانت أقوى من تفاعلات التغير التي سبغت على الميائية للتقلبات الاقتصادية السلبية، منذ أن تمسكت قاطب السويس للملاحة إقليم ميايا بوسريدي لقمة صناعة الشحن التجاري البحري لم تتوسع طاقاته الإنتاجية بإضافة مشروعات استثمارية لها طبيعة إستراتيجية ترفع من معدلات التنمية والنمو الذى يعنى مزيداً من القوى المصالة للتراكبات الإرمائية التي هي مرادف للاستثمار.

2-1/ فائدية وأيدى، في الأساس لم يصنعا شخصية ومركبات الاستثمار إلى زوى مياياها وتناوبت مع التكوينات الصناعية فيها معاً لتأشعها الاقتصاد الإرمائي القيرالي الماى الذى أنطلق من قاعة التوسع التجاري في مصر منذ الثورة الصناعية وتوسيع الخدمات الجراحية، ويحول العالم في عصر الميائية والأسوق وإزدياد نمو التجارة البحرية للقارة شكلت جسراً ملاحي في أبعاد كالات الميائية والميائية، ويتألف من أيدى في عالم قدسة السويس له ملا سحياً لخصصار المسلمات واختارل الأزمات، القارة كانت المشروع المالى الإستراتيجي إلى في الضمم الثاني من القرن التاسع عشر، ويتم ذلك استمد الميائية أهمية البارزة من التصالح بالقتاف، ومما صارا مفتاح بوابة أوروبا إلى قارتي أفريقيا وآسيا.

لقد أمدت قاطب السويس التطورات الاقتصادية إلى حيلة والمدة.

3-2/ بعد ممرات القارة والميائية، بمرأجل ثلاث من التغيرات الاقتصادية التي أثرت إيجاباً وسلباً على مدى إسمائتها في صناعة الخدمات والتوسيع المرتبطة نمو البواديات التجارية الميائية المرحلة الأولى بدأت من 1869 إلى 1914 بداية اندلاع الحرب العالمية الأولى هذه المرحلة شهدت توجي استثمارات مكثفة كينية التحتية لبحرى القارة والميائية وكان صمم عبق القارة يعق وملامة أحوال وأرضة الميائية ميايا ميايا للأنشطة الملاحية والتجارية، وفي تلك الاستثمارات الميائية في البيئة الأساسية برزت على طياتها أجنحة جديدة ومتنامية ومن ثم تحولت الميائية ويصانها إلى قطب اقتصادي وممرائي، وصارا ممرها صلبات على غرأط العالم التجاري والملاحية.

4-1/ في المرحلة الثانية التي امتدت من 1914 إلى 1936، كانت الاختراعات التكنولوجية لميايا، وتشقيل أساليب السفن قد طاعت أشرطها وأسمة تحويل في في توسيع وتنميط وصيانة بحرى في لاند الاعتراف الجارحي المستخدمة للبحرى ، إلى آلات الحراق الداخلي التي تحمل بمشقات البترول، وقد أثر ذلك على زيادة أحجام السفن، وبعد مرات مراحلتها، وجعجج مشعوذات التجار والمسلم الخلقه وبالتالي كان لابد أن تستخدم تكنولوجيا حديثة في توسيع وتنميط وصيانة بحرى قارة السويس كإلية ميثانة تجهيزات ومعدات الميائية والمستعملة في مفاة وتداول أنشاط التجارة الملققة بحراً ومع أن القارة



إن الدول الكبرى لم تكن لتحل ما احتلته من مواقع على خريطة التقدم إلا بفضل ما أحرزته من نجاح في مجال تمكّنها من التكنولوجيا المتقدمة، ومن أمثلة هذه التكنولوجيا المعلوماتية والتكنولوجيا الحيوية والهندسة والروبوتات وتكنولوجيا المواد البديلة والاستحلاب وتكنولوجيا علوم الفضاء والاستشعار والصناعات النانوية وغيرها. ولقد أصبحت هذه المجالات من المجالات الحساسة التي لا يمكن للدول المتخلفة أن تتخلف عنها، بل يجب أن تتفوق على سائر الدول في إنتاج وملاك مثل هذه التكنولوجيا المتقدمة، إنما هي الدلالات والمضامين التي تنبئها في طياتها حاضراً ومستقبلاً.

**دعوى الحواسب الإلكترونية من صناعة ذى حوى**  
 إن تحول تكنولوجيا صناعة معدودة، الإستثمار إلى تكنولوجيا  
 المسيرة تكون فى الواقع الميع والى مثال على ذلك الحواسيب  
 فقد أصبحت اللبنة الأكثر أهمية فى هذا المجال - كالاتى -  
 التفكير المتقدم فى محاولة التخصيص لصورة ذى حوى  
 دعوا أصحاب اليد الواحدة إلى التخصيص الذى قد يستغرق  
 - ومن شأنه أن يشجع على ظهور أنواع الرقعة والإستثمار  
 المجتمع والى تسعى إلى أن تستثمر فى التخصيص والإستثمار  
 على مدى ربع قرن من الزمن على الأقل  
 كما أنه قد أظهر أن إمكانية إنشاء أنظمة الإبرارة لكافة  
 من التحول من المركزية إلى اللامركزية على مستوى الفعل وال





# 365.5 مليون دولار أعلى إيرادات شهرى لقناة السويس



تحقق في شهر مارس 2007 بإجمالي إيرادات 352.6 مليون دولار  
زيادة قديما 12.9 مليون دولار .  
هذا وقد سجل شهر أبريل 2007 أعلى متوسط يومي للإيرادات  
بلغ 12.185 مليون دولار /يوم بزيادة 24% عن أبريل من العام  
الماضي .  
كما سجل يوم 24 أبريل تحقيق أعلى إيراد يومي في تاريخ القناة  
إجمالي إيرادات 15.92 مليون دولار تعادل 90 مليون جنيه مصري .



صرح السيد الفريق أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس أن قناة  
السويس حققت رقما قياسيا جديدا في عائدات القناة خلال شهر إبريل  
2007 الذي سجل أعلى إيراد شهري في تاريخها بإجمالي إيرادات  
365.5 مليون دولار تعادل 2.076 مليار جنيه بزيادة 71.3 مليون  
دولار عن أبريل 2006 بنسبة 24.2% وذلك نتيجة عبور 1657  
سفينة مقابل 1466 سفينة في أبريل 2006 بزيادة 13% .  
يأتي إيراد إبريل 2007 متقدما على الرقم القياسي السابق الذي

## 90 مليون جنيه أعلى إيراد يومي في تاريخ القناة

حققت قناة السويس يوم الثلاثاء 24 أبريل الماضي أعلى إيراد يومي في تاريخها  
... حيث بلغ جملة إيراد هذا اليوم 15.93 مليون دولار أي ما يعادل 90 مليون  
جنيه مصري .  
وبلغ عدد السفن العابرة 64 سفينة حمولاتها 2.83 مليون طن واتي هذا الإيراد  
متقدما على الرقم القياسي اليومي السابق الذي تحقق يوم 7 مارس الماضي .. حيث  
بلغ الإيراد في ذلك اليوم 15.23 مليون دولار أي ما يعادل 87 مليون جنيه مصري  
إجمالي عدد سفن 71 سفينة حمولاتها 2.98 مليون طن.  
وتأتي هذه الزيادة نتيجة السياسات المرنه التي تتبناها إدارة هيئة قناة السويس  
برئاسة الفريق / أحمد على فاضل ونتيجة للتخفيضات الممنوعة للسفن  
العابرة وزيادة حجم التجارة العالمية المنقولة بحرا خصوصا مع ظهور الصين كقوة  
اقتصادية كبرى .

من بين السفن العابرة  
• بحارينة إحصائية الملاحة عن الثلاثة شهور الأولى 2007 - بمثلثتها عن  
نفس الفترة من عام 2006 - نجد أن القناة قد حققت زيادة في الحمولات  
الآتية:

|                           |        |            |             |
|---------------------------|--------|------------|-------------|
| • سفن الحاويات بمقدار     | 2,019  | • مليون طن | بنسبة 8.9%  |
| • سفن الحاويات بمقدار     | 15,854 | • مليون طن | بنسبة 19.2% |
| • حاملات السيارات بمقدار  | 2,173  | • مليون طن | بنسبة 14.8% |
| • سفن الركاب بمقدار       | 225    | • ألف طن   | بنسبة 94.1% |
| • سفن النصب بمقدار        | 3,707  | • مليون طن | بنسبة 14.3% |
| • سفن بضائع عامة بمقدار   | 547    | • ألف طن   | بنسبة 13.4% |
| • ناقلات غاز طبيعي بمقدار | 1,903  | • مليون طن | بنسبة 35.8% |

|        |                                |                    |        |            |
|--------|--------------------------------|--------------------|--------|------------|
| • 863  | • ناقلات بترويل                | • حمولاتها الصافية | 36,274 | • مليون طن |
| • 935  | • ناقلات بضائع صلب             | • حمولاتها الصافية | 29,666 | • مليون طن |
| • 17   | • ناقلات مشتركة                | • حمولاتها الصافية | 746    | • ألف طن   |
| • 524  | • سفينة بضائع عامة             | • حمولاتها الصافية | 4,640  | • مليون طن |
| • 1773 | • سفينة حاويات                 | • حمولاتها الصافية | 98,551 | • مليون طن |
| • 430  | • حاملة (جرارات متحركة سيارات) | • حمولاتها الصافية | 19,149 | • مليون طن |
| • 12   | • سفينة ركاب                   | • حمولاتها الصافية | 464    | • ألف طن   |
| • 174  | • سفينة أنواع أخرى             | • حمولاتها الصافية | 808    | • ألف طن   |
| • 78   | • ناقلات غاز طبيعي             | • حمولاتها الصافية | 7,221  | • مليون طن |

## معدلات قياس الأداء للإدارة المركزية للمنطقة الشمالية والغربية (عن شهر أبريل 2007)



## الجمعية العربية للملاحة

قواعد التأمين وتقدير التعويض عن  
الحوادث البحرية وتحديد المسؤولية  
يحاضر فيها السيد/ مارك جلوي  
خبير الحماية والتأمين بالملكة المتحدة  
والأستاذ/ عاصم نصير المحامي بالنقد  
وخبير الحوادث البحرية بمكتب السيد  
محامون وذلك في تمام 9.30 صباح  
يوم الأربعاء 6 يونيو 2007 بدار القواف  
البحرية - المحروسة

| البيان                   | عدد<br>البركات<br>البحرية | الصل<br>البحري | جهاز<br>الرياض | مناصب<br>الفرع | متوسط زمن الإجماع |             | عدد<br>التكتم |
|--------------------------|---------------------------|----------------|----------------|----------------|-------------------|-------------|---------------|
|                          |                           |                |                |                | إجمالي            | طرق التقسيم |               |
|                          |                           |                |                |                | إدارة<br>أبواب    | أخرى        |               |
| المركز الخدم والإسكانية  | 453                       | 1.59 ساعة      | 21.22 ساعة     | 38.45 ساعة     | 61.26 ساعة        | 72          | 5             |
| المركز الخدم والتشغيل    | 6665                      | 1.5 ساعة       | 62 ساعة        | 21.5 ساعة      | 95 ساعة           | 5477        | 1             |
| الإدارة المركزية التابعة | 6932                      | 0.94 يوم       | 1.72 يوم       | 1.71 يوم       | 4.45 يوم          | 5992        | 13            |





# **MALONEY**

E G Y P T

**YOUR LOCAL AGENT  
IN ALL EGYPTIAN PORTS**

Alexandria - Dikheh - Damietta - Port Said

Head Office:

31, Sultan Hussein St.  
Alexandria - Egypt

P.O. Box 629

Tel.: +203 4831000 / 6 lines

Fax: +203 4832000

[www.maloneygypt.com](http://www.maloneygypt.com)





# وزارة الإستثمار الشركة القابضة للنقل البحري والبرى



## شركة المستودعات المصرية العامة (ش.م.م)

الشركة الرائدة فى مجال التخزين الجمركى منذ عام ١٩٤٢  
ميناء الاسكندرية - ميناء الدخيلة - ميناء دمياط - ميناء سجا  
- ميناء السويس - ميناء نويبع

## الأنشطة الرئيسية

التخزين - النقل البرى - التخليص الجمركى  
الأجولة - مرسى - مرسى - مرسى - مرسى - مرسى - مرسى - مرسى - مرسى



## الشركة حاصلة على شهادة الايزو 2000/9001

وفى سبيلها للحصول على شهادة 1999 OHSAS 18001 وشهادة 1996 ISO 14001

## أهم الخدمات التى تقدمها الشركة

مستودع جمركى هام (ميناء جاف) على مساحة 50 هكتار،

تدير الشركة مستودع جمركى عام على مساحة 50.00 هكتار يمثل ظهيرا ميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة المواصلات التى تربط بين الإسكندرية والمدن الصناعية الجديدة ويبعد 30.00 كم من ميناء الإسكندرية.

التخزين،

تقوم الشركة بتخزين الحاويات المملوءة بالساحات المجهزة أو تفريغ الشمول بالمخازن مع إعادة الطوارق فور التخزين بأسعار لا تتنافس كما تقوم بتخزين الحاويات الفارغة وإعادة طارها فور طلبها مع مراعاة قواعد السلامة الدولية.

النقل،

تمتلك الشركة أسطول نقل وأوناش رافعة وشوكية للتحميل والتفريغ ونقل البضائع من مواقعها إلى الموانئ المختلفة والعكس لعلماء أنحاء الجمهورية والشركة على استعداد لتقديم الخدمة من الباب إلى الباب كطلب العميل.

التخليص،

تقدم الشركة خدماتها فى مجال التخليص الجمركى.

لدى الشركة جهاز للتخليص الجمركى يتميز بالدقة فى التنفيذ والسرعة فى الأداء وبأقل تكلفة.

التبريد،

تدير الشركة ثلاثة مرسى بمساحة 3000 م<sup>2</sup> بميناء دمياط.

تجرب والسادة العملاء أن يكونوا على علم بأن الشركة لديها 80 كم مربع ميناء فى الإسكندرية و 20 كم مربع ميناء فى دمياط

• للاتصال بالشركة، المركز الرئيسى : باب 5 ميناء الإسكندرية - برقية ، جنوه / اسكندرية

تليفون، 4800566 - 4804621 - 03/4802803 - فاكس، 03/4819591

• الطرود، دمياط، 057/290027 - سجا، 065/3256624 - السويس، 062/3340151

نويبع، 069/3520254 - 069/3520254 - المستودع الجمركى، 03/7470923



# لقاء مجلس الأعمال المصري الفرنسي

## وتحفة مع العاملين في مجال النقل البحري



تلقى السيد اللواء بحري أ.ح/ محمد زكي محمد رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب لشركة المستودعات المصرية العامة دعوة من السيدة/ حسنة رشيد رئيس مجلس الأعمال المصري الفرنسي لحضور لقاء السيد المهندس/ محمد منصور مع نخبة من العاملين في مجال النقل البحري وخدمات الموانئ وقد تم اللقاء الذي أكد فيه السيد وزير النقل على أهمية تطوير الموانئ البحرية وخدماتها بكافة أشكالها وكذلك تطوير النقل البحري والطرق السريعة ليواكب حجمها التطور العالمي والتي تؤدي بدورها إلى نمو الاقتصاد القومي للدولة.



الإدارة والعضو المنتدب على أن شركة المستودعات المصرية العامة تؤدي خدمات متنوعة للموانئ البحرية على أعلى مستوى وذلك بتوفير أسطول من النقل الثقيل وكذلك المستودع الجمركي العام بالنهضة والذي يبعد 30 كم عن ميناء الإسكندرية ويعتبر كطهير لميناء الإسكندرية.

ومن هنا يقدم السيد اللواء بحري أ.ح/ محمد زكي محمد رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب بالشكر إلى السيد المهندس/ محمد منصور وزير النقل والسيد اللواء بحري/ مختار عمار رئيس قطاع النقل البحري والسيد اللواء بحري/ إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية والسيدة/ حسنة رشيد على الدعوة الكريمة واللقاء التميز مع السيد وزير النقل.

وقد أشاد السيد الوزير في لقائه بالواء بحري أ.ح/ محمد زكي محمد رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب بشركة المستودعات المصرية العامة كشركة كبيرة تؤدي الخدمات التخزينية الجمركية بمختلف الموانئ المصرية.

وقد أكد السيد رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب أن توجيهات السيد الوزير تتماشى مع النهج العام للدولة من تطوير الموانئ وتدريب العاملين بالشركة على أعلى مستوى مع توفير خدمة متميزة بأقل تكلفة بكفاءة عالية وطبقا لقرارات السيد وزير النقل المختلفة والخاصة بالخدمات التخزينية المختلفة والمطابقة في جميع الموانئ البحرية المصرية مما يدعم ثبات أسعار سوق الخدمات التخزينية الجمركية والتي تدعمها الدولة.

وقد أكد السيد اللواء بحري أ.ح/ محمد زكي محمد رئيس مجلس





# ميناء السخنة

## ماذا يجري في ميناء السخنة

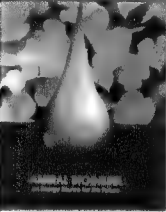
قامت الدولة بالإنهاء من إنشاء المرفأ الأول بميناء السخنة في يونيو 2000 بتكلفة 750 مليون جنيه حيث انشأت حواجز الأمواج ولحمر الملاحة والبنية التحتية لأرصفة المرفأ الأول بطول 2000 متر بمعدل 17 متر وقامت في مزادها عالية على المستثمرين الأجانب بطرح تزويد المرفأ الأول بالبنية التحتية وإدارة وتشغيل المرفأ لمدة 25 عاماً بعدد المرفأ الأول إلى الدولة - وقد فازت شركة تنمية ميناء السخنة بعد الإلتزام المرفأ وتم توقيع الاتفاق في مايو سنة 1999.

قامت شركة تنمية ميناء السخنة باستكمال البنية التحتية للمرفأ الأول وتزويد الأرصفة بالمعدات اللازمة لتشغيل وقامت الشركة بإطلاق 120 مليون دولار على هذه التجهيزات. وافتتح السيد رئيس الجمهورية المرفأ الأول لبدء التشغيل في 26 أكتوبر 2002. ومعدل المياه بكفاءة كبيرة منذ ذلك الوقت إلى حينه.

قامت شركة تنمية ميناء السخنة بأعداد المخطط الشامل لباقي مساحات ميناء السخنة وذلك على نفقتها وتم عرضه على مجلس الوزراء الذي وافق على هذا المخطط الشامل في يناير 2003.

ومن ذلك المخطط يتضح أن ما تم تنفيذه من المرفأ الأول وبمساحة حوالي 2 كيلو متر مربع علماً بأن المساحة الكلية لميناء السخنة تصل إلى ما يقرب من 22 كيلو متر مربع أي أن هناك حوالي 20 كيلو متر مربع يستغلها التطعيم الفائضة من الميناء.

فيما تيسر للمرفأ الأول ينس على الإلتزام مع شركة تنمية ميناء السخنة على أن تحصل ميناء موانئ البحر الأحمر على مقابل سنوي للإنتفاع بالأرض الفاضلة به وكذلك تقوم لبيئة بتحميل مبالغ مينة على كل من بضاعة تتداول على - كما تقدم ميناء موانئ البحر الأحمر بتحميل رسوم دخول وخروج السفن من وإلى الميناء وكذلك رسوم للقطر والإرشد والتي احتلقت الهيئة بها وذلك طبقاً للوائح المقررة بالثانين المصري.



وبما لشركة تنمية ميناء السخنة من تجربة رائدة في إدارة الميناء لقد تم الإلتفاق بين الدولة وشركة تنمية ميناء السخنة لتسويق وتنمية وإستثمار باقي أراضي الميناء حسب المخطط الشامل المذكور هاته - وتم توقيع إلتفاق التسويق والتنمية والإستثمار في 6/16/2004.

ونتيجة للمجهودات والإستثمارات التي أنفقتها شركة تنمية ميناء السخنة نجحت الشركة في إجتذاب الإستثمار الأجنبي اللازم لإنشاء الصناعات التالفة بالميناء والوصول بالميناء إلى مصاف الموانئ التجارية الصناعية العالمية وذلك بشهادة المؤسسات المالية العالمية مثل البنك الدولي لإنشاء والتعمير ومؤسسات التمويل العالمية وبنك التصدير والإستيراد الأمريكي وإتحاد الأوروبي وكافة البنوك والمؤسسات المصرية ومن ضمن هذه الصناعات:

## 1- شركة Sonker لتموين السفن

برأس مال مرمح 20 مليون دولار أمريكي وذلك بهدف إنشاء وتشغيل محطات مستودعات وصهاريج تخزين ومعالجة الاحتياجات البترولية بكافة أنواعها على أحدث مستوى تقني وكافة الأنشطة الأخرى المتعلقة بهذا النشاط داخل ميناء السخنة والموانئ الأجنبية خارج جمهورية مصر العربية وذلك على مساحة 150 ألف متر مربع بميناء السخنة.

## 2- شركة لإنتاج الوقود الحيوي BIO DIESEL

نتاج شركة ناجحة بين محموعة أميرال وبين شركة PTI النفاصولية لهذه النباتات والإستثمار في إنتاج وقود النقل والإستثمار في قطاع النقل البحري وبنية موانئ البحر الأحمر وبمطابقة المرسوم .

تأسست شركة (أميرال الوقود الحيوي) بميناء السخنة .

إن الوقود الحيوي 100% صديق للبيئة ويعتمد في إنتاجه على زيت النباتات هذا ويمكن خلطه مع الوقود العادي أو إستخدامه على حدة ومن الملاحظ زيادة الطلب عليه في أسواق أوروبا. الولايات المتحدة، أستراليا وغيرها من الدول لدا يعتبر الوقود الحيوي كوقود خالي من غاز ثاني أكسيد الكربون.

الحل الأمثل لهذه الدول إن إستخدام الوقود الحيوي بدلاً عن الوقود العادي أصبح شيئاً متعارفاً عليه في كثير من الدول الأوروبية. ومن المقرر إقامة مصنع لإنتاج 20,000 متر مربع بتكلفة إستثمارية (17 مليون دولار) لإنتاج الزيت بميناء السخنة على أحدث التكنولوجيا وللمعدات التي تؤكد تقديم أعلى نسب بخصم إنتاج من الزيت، سيتم إنتاج 40,000 طن سنوياً من الوقود الحيوي 40,000 جالسون طين شبيهة تات 99% ترتفع في الرحلة الثانية إلى 80,000 طن وقود و1,000 طن زيت طعام صالحة للإستخدام من خلال العمل بكفاءة طاقه إنتاجية لهذا الإنتاج. لم يكن هناك أي فائدة من هذه الزيت حيث سيتم إعادة إستخدام الفضلات كسمدة لتخصيب التربة وسوف يتم تصنيع الوقود الحيوي عام 2006 إستناداً على تقرير الخطة



## 3 - مشروع تكرير السكر

مشاركة مع شركة تيت اندايل (Tate & Lyle) والرائدة في هذا المجال وشركة سافولا السويدية.

وسيمت إستيراد السكر الخام من البرازيل خاصة ودول أخرى، وستستعمل الجودة العالية لهذا السكر بخصف راس المال المطلوب للمشروع وكذلك تخفيض التشغيل وسيكون هذا المشروع قاعدة صناعية كبرى في السخنة لهذا الفراع أو الفجوة الإستراتيجية والشكل القانوني للمشروع . شركة مساهمة مصرية بنظام المناطق المرة الخامسة وتحتاج المرحلة الأولى إلى مساحة 60 ألف متر مربع والتوسعات المستقبلية إلى 40 ألف متر مسطح، وسوف تتعالج المحلفات قبل إلقائها في البحار العامة وتبلغ التكاليف الرأسمالية للمشروع حوالي 120 مليون دولار أمريكي وتبلغ القدرة الإنتاجية للمشروع في مرحلته الأولى 750 ألف طن سنوياً مكونة من 600 ألف طن من السكر الحيوي بالإضافة إلى 150 ألف طن من السكر السائل والمطلوب للمشروعات وسيمثل المنتج 24 ساعة يومياً 350 يوم في السنة ويمكن زيادة التوسعات إلى مليون طن سنوياً وسيعود المشروع على الدولة مباشرة بالماند الدولاري من التصدير وكذا تكاليف رأسمالية وتشغيلية منخفضة يمكن صرف في السوق المحلي والعالمي ومما هو جدير بالذكر أن معظم مكونات المعدات محلية الصنع وتوجد خبرات إنتاج للمشروع . كما مخزون إستراتيجي السكر للإستخدام المحلي والماند مباشر هو خبرات إنتاج المشروع موجودة في جميع والأفد عرض العمل وتزويد على الجودة





## ندوة عرض مراحل تطوير موانئ البحر الأحمر



هشام الشراوي / الأستاذ / سعيد أحمد

(شركة الحلول المتكاملة).

وبناء على ذلك بدأت غرفة ملاحية السويس والبحر الأحمر بتنظيم دورات تدريبية لكل من التوكيلات والشركات العاملة في ميناء الأدبية خلال الفترة من 21 : 23 مايو 2007 للواء / هشام الشراوي / الأستاذ / سعيد أحمد وذلك لتعريف عن كيفية التعامل مع النظام الإلكتروني مانيانا بشكل واقعي مما يمنح الفرصة للشركات لإبداء أي ملاحظات عند التطبيق العملي تجنباً لحدوث أي مشاكل أو معوقات قد تعترض سير العمل .

نظمت غرفة ملاحية السويس والبحر الأحمر ندوة برعاية السيد اللواء / هشام عمر الشراوي رئيس الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر و برئاسة الأستاذ / سعيد أحمد على رئيس مجلس إدارة الغرفة بمقاعة المؤتمرات بالميناء وذلك لعرض مراحل تطوير موانئ البحر الأحمر من أهمها تطبيق نظام الإدارة الإلكترونية ميناء الأدبية كبادية و بلديا تبعا موانئ البحر الأحمر أسوة بما هو معمول به بمينائى الإسكندرية و دمياط حيث يبدأ التشغيل التدريجي للميناء خلال الشهر القادم و قد شرفها بالحضور مجموعة من كبار قيادات هيئة موانئ البحر الأحمر بجانب أعضاء الجمعية العمومية للغرفة من شركات الملاحية و التوكيلات والملاحية و مستودعات التخزين . لعامة في ميناء الأدبية وقد تم الشرح التفصيلي و التوضيحي لمرحلة التطوير من قبل الشركة المنفذة للمشروع

## هيئة المعونة الأمريكية .. والتكنولوجيا الإلكترونية

معدت لجنة تيسير التجارة ندوة بتاريخ 5/17/2007م في فندق هيلتون - جرين بلازا بالإسكندرية موضوعها "المانيفست الإلكتروني". وقد حضر عن اللجنة مجموعة من العاملين بشركة BEARING POINT (ممثل هيئة المعونة الأمريكية)، ممثلو وحدة تطوير الجمارك، ممثلو مصلحة الجمارك المصرية وممثلو المكتب الفني لعالي وزير المالية وكذا ممثلو وزارة الدولة للتنمية الإدارية. كما حضر عدد من ممثلي المجتمع التجاري المهتمين بموضوع الندوة. وقد وجهت الدعوة إلى كل من شركة ITSC/EDI POSTSERV و شركة AMIRAL MANAGEMENT CORPORATION لعرض ما تم تطويره من خدمات آلية تتعلق بالمانيفست الإلكتروني.

أثناء الندوة تم توضيح الأخطاء وتبسيط التعليمات التي يمكن الاستفادة منها في تحسين البيانات. أما قبل تخزين البيانات فبإمكان الجمارك، خدمات الإقرار الجمركي الإلكتروني (الوارد) تحت كالة النظام الجمركية بما في ذلك من إمكانية تدقيق البيانات، الربط مع بيانات المانيفست، الحصول على رقم 46، وحساب القواعد والرسوم المستحقة.

• خدمات الإقرار الجمركي الإلكتروني (الصادر) تحت كالة النظام الجمركية بما في ذلك من إمكانية تدقيق البيانات، وحساب القواعد والرسوم المستحقة.

• خدمات المستودعات العامة والخاصة والتي تشمل طيات التخزين.

• خدمات السماح المؤقت والتي تشمل "إدراج بيانات طلبات النسيئة"، "مطابقة أرصدة الضمانات"، و "مطابقة أرصدة الضمانات" والتي تم تشغيلها فعلياً ابتداءً من 2007/1/1.

كما شمل عرض الشركة إجراء عرض مصرى بصور لجميع خدمات المانيفست الإلكتروني السالفة الذكر. وقد تم مناقشة العديد من الأساليب والاستفسارات من جانب المجتمع التجاري مع الشركات العارضة لذلك من ملاحية الخدمات المنفذة للإجراءات والاحتياجات.

في ختام الندوة، قام ممثل شركة BEARING POINT بإعلان النتائج التي تم التوصل إليها وذلك على النحو التالي:

• يتم تقليل الخسائر الناتجة عن شركة ITSC/EDI POSTSERV اعتباراً من يوم السبت الموافق 2007/5/19.

• تنتهي مصلحة الجمارك المصرية من إجراء كافة الاختبارات المتعلقة بنظام "المانيفست الإلكتروني" المنفذ بواسطة شركة AMIRAL MANAGEMENT CORPORATION خلال أسبوع ينتهي في 2007/5/24.

• الحرية الكاملة - التوكيل الملاحى أو وكيل الشحن - في اختيار الأسلوب الأكثر ملاءمة لإرسال بيانات المانيفست الإلكتروني الجمارك عن طريق شركة ITSC/EDI POSTSERV أو شركة AMIRAL MANAGEMENT CORPORATION أو المراكز اللوجيستية.

وقد قامت شركة ITSC/EDI POSTSERV بعرض تعريف عن خدمة "إرسال بيانات المانيفست الإلكتروني" عن طريق الشبكة الخاصة بالشركة وهي خدمة مدفوعة الأجر، كما أذنت الشركة لاستخدامها اتام بإجراء البرامج الترويجية اللازمة من جانبها، قامت شركة AMIRAL MANAGEMENT CORPORATION بعرض تعريف عن نظام "الخدمات العسكرية على الإنترنت" وهو نظام قامت الشركة بتطويره لصالح مصلحة الجمارك المصرية من خلال وزارة الدولة للتنمية الإدارية ويتزامن للتنمية التابع للأمم المتحدة "UNDP" في إطار برنامج "الحكومة الإلكترونية". وقد أوضحت الشركة بأن جميع الخدمات التالية مجانية ولا تحتاج لأي متطلبات فنية من جانب الشركات المستفيدة منها.

• خدمات المانيفست الإلكتروني وتشمل "إدراج بيانات تليفونية مباشرة داخل نظام الجمارك"، "إرسال بيانات المانيفست الإلكتروني بمعايير UNEDIFACT"، "إرسال بيانات المانيفست الإلكتروني بمعايير XML"، "إدراج طلبات تعديل المانيفست (تعديل البيانات الأساسية، تعديل الوجهة، التنازل، ضم البوالص، فك البوالص)"، "إدراج بيانات البوالص الموجهة"، "مطابقة المانيفست"، "مطابقة ومراجعة البوالص الفصحى من حيث الإجراءات والإقرار"، وفي هذا الصدد، أوضحت الشركة أنه يمكن إدراج بيانات المانيفست على أي عدد من المراحل وباستخدام أي أسلوب في كل مرحلة.

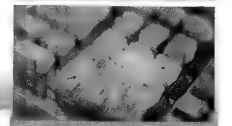
وأكدت الشركة على أن السلام ودوم يتبعين مزاياها البيانات

شملت فعاليات الندوة جلسة مناقشة مفتوحة مع ممثلي المجتمع التجاري للتعليم ما تم إنجازه بشأن إدراج بيانات المانيفست أو إستقبال مانات المانيفست الإلكتروني من شركات الوكلاء اللامين من خلال المراكز اللوجيستية المانعة باليناء، وفي هذا الصدد، أكد الدكتور محمد نبيه حمزة - مستشار معالي وزير المالية للتكنولوجيا على النقاط التالية:

• تعليمات معالي وزير المالية تقضي بتسهيل عملية إستقبال البيانات الخاصة بالمانيفست بكافة الوسائل الآلية الممكنة.

• توفير الخدمة عن طريق المراكز اللوجيستية كبديل متاح لإدراج البيانات أو إستقبال الملفات الإلكترونية بصورة دقيقة وسريعة.

• تولى مصر أمن وخصوصية البيانات في جميع الآليات التي توفرها مصلحة الجمارك.







# شركة العامرية للمخازن الجمركية

## Amria Bonded Warehouses Co.



Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية

شركة العامرية للمخازن الجمركية  
AMRIA BONDED WAREHOUSES Co.

شركة



شركة بالخدمات السهلة والصحة المهنية والدفاع  
المدني لضمان سلامة مصالح عملائها .  
إدارة ولعية ومهنية ذات خبرة كبيرة في هذا المجال ..

### نشاط الشركة -

- تخزين جميع انواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع انواع البضائع الواردة والتراخيص للعملاء .
- توفير سلع مخشوفة ومخازن مخلفة باسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- معالجة سلع خاصة لتخزين الحاويات الثلجية والمبردة .
- تخزين السيارات بجميع انواعها والاوتول والمعدات والسحب لاي
- إمكانية السحب الجزئي للرسائل حسب الحاجة بدون حد اقصى .

- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن او الساعات وإعادة
- الفرغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- استقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة
- والمرونة .

- بما جميع جمركى متكامل لنمو الاجراءات الجمركية في اسرع وقت
- وبطريقة ممكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك .

### موقعنا -

الموقع على تلالى الطرق ( القاهرة - الاسكندرية - برج العرب )  
القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات



Head Office: Borg Elarab Road From Alex / Cairo  
Desert Road - King Mariot

Tel : (03) 4485670 - 4485671 - 4485672

Fax : (03) 4485675

Mobil: 012 394 2216

E-mail: ragabnet@intnet.com

الأمانة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق  
إسكندرية

القاهرة الصغرى كينج مريوط - الاسكندرية

(٠٣) ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢

٠١٢ ٣٩٤ ٢٢١٦

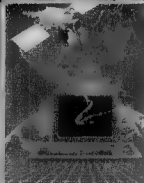
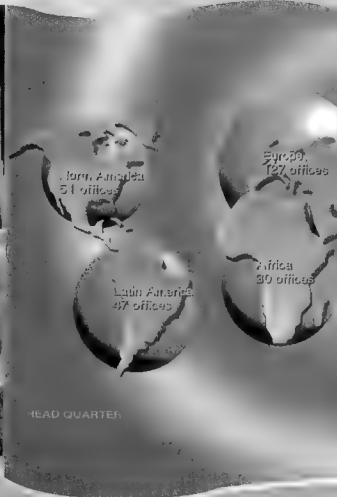


# AFIFI

## WORLD TRANSPORT

agent for

**PANALPINA**  
on 3 continents



### Services Offered in

Arrange of Air- and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under complete supervision.  
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite. Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

#### IT-EDP

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17, PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.

e-mail: mail@afifiworld.com

web site: www.afifiworld.com

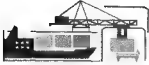
TEL: +2(03)5905730

+2(03)5928123

FAX: +2(03)5923797

+2(03)5901521





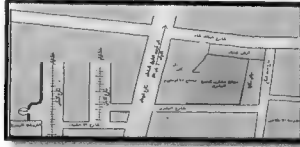
وزارة التجارة  
الشركة القابضة للنقل البحري والبري  
شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

# مستودع البشرى

يسر شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع رائدة شركات تداول الحاويات والبضائع بالجمهورية أن تعلن عن بدء تشغيل المستودع الجمركي الجديد التابع للشركة بمنطقة البشرى اعتباراً من ١٥ سبتمبر ٢٠٠٦.

## الوصف العام:

- تبلغ مساحة المستودع ٨٢٧٠ متر مربع دور أرضي وأربعة أدوار متكررة.
- يتوفر بالمستودع مجموعة من المصاعد الكهربائية خاصة بالبضائع حمولة ٣ طن.
- موقع متميز بمنطقة البشرى القريبة من حدود ميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة الطرق الرئيسية بالمنطقة كذا القرب من كوبري القبارى - باب (٢٧) المؤدى إلى الطريق الدولي الساحلي وباقي الطرق الرئيسية (الصحراوي- الزداعم).



- المستودع مؤمن عليه ضد المخاطر المختلفة ومزود بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية وكذا نظام إنذار مبكر ضد الحريق.

## نشاط المخزن:

- تخزين جميع أنواع البضائع الواردة (F.C.L) - (L.C.L) ما عدا البضائع الخطرة والمواد الغذائية والأدوية.
- تخزين السيارات الخاصة بنظام الإفراج المؤقت (الترينيتيك).
- التفريغ الفوري لمشمول الحاويات وسرعة إعادة اللوازم لتوفير غرامات التأخير.
- تقديم خدمات تداول البضائع بسهولة وسرعة ومرونة.
- بالمخزن مجمع جمركي متكامل مجهز بالحواسيب الآلية لإنهاء كافة إجراءات التخليص الجمركي سواء الكلي أو الجزئي للرسائل بدون حد أدنى.
- إمكانية التأجير السنوي لمساحات تخزينية.
- تعرفه متميزة ومنافسة.

نرحب بتخزينكم لمقر المستودع للتعرض على إمكانياته وخدماته.

العنوان: مستودع البشرى الجمركي شارع البشرى - القبارى - الإسكندرية - تليفون ٣/٤٤٠١١١٥

لزيادة من المعلومات يرجى الاتصال بالشركة على الأرقام الآتية:

تلف: ٥٥٦٦ A.C. H. UN تلف: ٥/٨٦٩٦١٧٤

Website: alexcont.com  
E-mail: alexcont@alexcont.com





# I.M.O. LEGISLATIONS YEAR 2007

Written by Capt. Theodoros Spanos

The purposes of the present, being a summary selected from the publications/ circulars of I.M.O. & various classifications, is to guide the readers of the magazine to the new regulations of International Maritime Organization (I.M.O.), in force during the year 2007. However due to the volume of the work/texts, it will be presented in parts, separately for each category, monthly



## SOLAS 74

### Amendments in Force 1<sup>st</sup> January 2007

1. Chapter II-1 Construction, Structure, stability, machinery, electrical;

Part A General, Regulation 2

Definition of the "Bulk carrier" as regulation XVI.1, has been clarified by a new paragraph No 14.

2. Chapter II-1 Construction, Structure, Stability, Machinery, electrical

Part A 1 structure Reg. 3.3.

Paragraph Nos 1, 2 have been revised as following:

1. For the purpose of this regulation & reg 3-4, tankers include oil tanker as defined in reg. No2, chemical tankers as defined in reg VII/8.2 and gas carrier as defined in reg VII/11.2.

2. Means to enable crew to have a safe access to the bow, even in a bad weather conditions are to be provided. Such means of access shall be approved by the Administration based on the guidelines developed by the Organization. (Resolution MSC 62 (67))

3. Chapter II-1 Structure, Subdivision, Stability, Machinery, electrical,

A new reg. No 3-7 has been added with following text:

1. A set of drawings/plans "as built" to be kept onboard vessels constructed after 1<sup>st</sup> January 2007, showing any subsequent structural alterations.

2. An additional set of same drawings/plans to be kept by the cas defined in regulation IX/1.2 (refer to MSC/Circ. 1135)

4. Chapter II-4 Construction, Structure, subdivision, stability, machinery, electrical

A new regulation 3-8 Towing & mooring equipment, has been added to read:

1. This regulation applies to the ships constructed on / after 1<sup>st</sup> January 2007, excluding emergency towing arrangements provided as per regulation 3-4.

2. Ships constructed on/after 1<sup>st</sup> January 2007 shall be provided with the arrangements, equipment and fittings, safe working load, as enable the safe conduct of all towing and mooring operations associated with the normal operation of the ship.

3. The above (paragraph 2) arrangements, equipment and fittings, shall meet the appropriate requirements of the Administration or an organization recognized by the Administration under regulation 1/6.

4. Each fitting or item of equipment provided under this regulation shall be clearly marked with any restrictions associated with its safe operation, taking into account the strength of its attachment to the ship's structure. (Refer to MSC/Circ. 1175)

5. Chapter II-1 Construction Structure, subdivision, stability, machinery, electrical installations

New regulation No 23-3 (or 25) has been added.

1. "Regulation 23-3 Water level detectors on single hold cargo ships other than bulk carriers" of the current version of this Chapter, and

2. "Regulation 25 Water level detectors on single hold cargo ships other than bulk carriers" of the revised version of this Chapter

Solas 74 page 2

6. Chapter II-1 Construction Structure, subdivision, stability, machinery, and electrical

Regulation 31 - Machinery controls.

The existing paragraph 2.10 have been deleted, a new paragraph 6 added after the existing paragraph 5, & a new subparagraph. 10

added to paragraph 2.

7. Chapter II-1 Construction Structure, subdivision, stability, machinery, and electrical Regulation 45

Precautions against shock, fire and other hazards of electrical origin

After the heading the following words are added: "(paragraphs 10 and 11 of this regulation apply to ships constructed on or after 1 January 2007)."

Existed paragraph 10 is replaced with the following:

No electrical equipment shall be installed in any space where flammable mixtures are liable to collect, e.g. in compartments assigned principally to accumulator batteries, in paint lockers, acetylene stores or similar spaces, unless the Administration is satisfied that such equipment is:

a. essential for operational purpose;

b. of a type which will not ignite the mixture concerned;

c. appropriate to the space concerned; and

d. appropriately certified for safe usage in the dusts, vapours or gases likely to be encountered.

8. Chapter II-1 Construction Structure, subdivision, and stability, machinery, electrical Regulation 45

Precautions against shock, fire and other hazards of electrical origin

A new paragraph 11 added after paragraph 10, which reads:

In tankers, electrical equipment, cables and wiring shall not be installed in hazardous locations unless it conforms with standards not inferior to those acceptable to the Organization. However, for locations not covered by such standards, electrical equipment, cables and wiring which do not conform to the standards may be installed in hazardous locations, based on a risk assessment to the satisfaction of the Administration, as to ensure that an equivalent level of safety is assured.

\* Refer to the standards published by the International Electrotechnical Commission, IEC 60092-502:1999. Electrical installations in ships - Tankers. The existing paragraph 11 is renumbered as paragraph 12.

9. Resolution A.744(18), as amended Guidelines on the Enhanced Programme of Inspection during Survey of Bulk Carriers and Oil Tankers.

Existing section "Contents" is replaced.

Annex A - extensive editorial changes and the new section 5.6 "Survey planning meeting" added.

Annex 4A - a new annex, titled "Survey Programme" added.

Annex 4B - a new annex, titled "Survey Planning Questionnaire", added

Annex 6 - existing text replaced.

Annex 13 - a new annex, titled "Strength of cargo hatch cover securing arrangements for bulk carriers", added.

Annex B - existing text replaced.

Part A - a new part, titled "Guidelines on the enhanced Programme of inspections during survey of the double hull oil tankers"; added

\* Refer to Resolution 744 (18)

Part B - a new part, titled "Guidelines on the enhanced Programme of inspections during survey of oil tankers other than double hull oil tankers", added using the text of the original Annex but with extensive editorial changes and the new section 5.6 "survey planning meeting" added.



# اللوجستيات في خدمة غير لوجيستى

## (العقدة والحل)

تعتبر صناعة اللوجستيات إحدى سمات العصر الحديث ويقدر تطور تلك الصناعة يكون مستوى التقدم الاقتصادي والإجتماعى للأمم والشعوب إن المراقب لدى تطور الدراسات اللوجستية وتداخلها في مجمل الأنشطة الاقتصادية سوف يصل إلى نتيجة واحدة مفادها أننا نعيش عصرًا يمكن أن نطلق عليه عصر اللوجستيات

### برأيك

نحن نفتح هذا الملف الشائك والمتداخل

كيف يتم تطوير تلك الصناعة الاستراتيجية ٩٩

كيف نعظم ما يسمى بالقيمة المضافة لهذه الصناعة ٩٩

وفي النهاية كيف يصبح مجتمعنا لوجستيا ونحن نؤكد تطبيق

وتطوير الأفكار والمبادئ اللوجستية ٩٩

المهندس / حسام لهيطة  
رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحا الإسكندرية

استقرت الأكاديميات العملية والمؤسسات المتاملة في النشاط اللوجستى على مفهوم متعارف عليه وإلى يدور حول تحقيق كل أو أغلب ما يعرف بـ ( 7 Rights ) بمعنى تداول السلعة الصحيحة بالوسيلة الصحيحة عبر الوسيلة الصحيحة في الوقت المناسب وإلى المكان الصحيح إلى المتلقى الصحيح من المرسل الصحيح . ومن هذا المنطلق فالنشاط اللوجستى يساهم مساهمة فعالة في خلق منفعة زمنية ومنفعة مكانية والسلع والبضائع .

ولقد تم إرساء مجموعة المفاهيم والمعايير التي تمثل أسس المنظومة اللوجستية في الأنشطة ، وأشارت بعض الدراسات إلى أن اللوجستيات كانت تمارس منذ قديم الأزل ، إلا أن التخصص وتقسيم العمل أبرز أهميته كجزء من عمليات الإنتاج والتوزيع ، وهذه هي الجزئية التي نود التركيز عليها ، فقد أهم أسباب تنامي أهمية اللوجستيات ( أو عدم تناميها ) في مجتمع ما ، يعود إلى فكر المنتج أو المصنع أو التاجر ، فإلازًا كثير من المنتجين والمصنعين والتجار في مصر يرغبون أن يمارسوا كل ما يتعلق بالنشاط بأنفسهم وفي ذات الآن ، فيمضون جهودهم إلى نقل مستلزمات الإنتاج والمواد الخام و كذلك إلى نقل المنتجات سواء إلى المخازن أو الأسواق أو حتى الخارج ، وبين ضمن طاقم العاملين في مستنعة متخصصين في التعاملات مع الجهارك فلنا منهم أن في تلك الممارسات نوع من التوافير في التكلفة الكلية التي يتحمل بها المنتجات والواقع هو خلاف ذلك ، فممارسة غير المتخصصين للأنشطة التي لا ينبغيون ولا يتخصصون فيها ينتج عنه تحمل المنتج النهائي سواء (صادرات أو واردات) بتكاليف إضافية أكثر مما لو أنيط للمتخصصين القيام بها .

فلقد أثبتت التجارب العملية إلى أن توغل الأنشطة اللوجستية وإنماجها ضمن الأنشطة الاقتصادية ، لن يتأتى إلا بإعلاء مفهوم " التخصص " ، وهذا يتطلب تحقيق مجموعة من الاشتراطات أهمها من وجهة نظرنا أن يحدث تغيير في ثقافة المنتج والمصنع والتاجر بحيث يركز في إخصاصه في الإنتاج و يبدع فيه ويستعين بالتخصصين في أداء مختلف الخدمات اللوجستية لينشغلوا بتلك المهام التي تمثل حلقات في السلسلة الإنتاجية قبل وبعد عملية الإنتاج . ومن ثم يكون الشكل المقترح للمنظومة اللوجستية أن تتولى جهات متخصصة عملية نقل مستلزمات الإنتاج و المواد الخام من المورد إلى المصنع التي تخصص في عملية الإنتاج ثم يتولى متخصصون في عملية النقل نقل المنتجات النهائية إلى المخازن أو مراكز التوزيع و منها يتم نقلها إلى الواتر أو الاموار ومراكز الإستهلاك .

المهندس / حسام لهيطة  
رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحا الإسكندرية

- هذه المنظومة اللوجستية سهلة التحقيق إذا ما حدث مستوى معين من الالتزام في التخصص لوجيستيات آخر هائل في تطوير القيمة المضافة و هو أحد مستهدفات المنظومة اللوجستية

الدكتور أحمد عيسوى صالح  
عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الاقتصادية

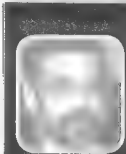
ومن الضروري أن يكون في كل ميناء مركز لوجستى حيث أن مفهوم الميناء قد تغير من أن نقطة التقاء مختلف الوسائل وليس له علاقة بمنظومة النقل وأصبح الميناء مركزاً اقتصادياً متكاملًا يشمل كثير من الأعمال ذات القيمة المضافة

ريان / هاروق عبد المنعم الصايغ  
خبير ومستشار بحرى

إن البحث عن مستقبل أفضل لمصر يعتمد على تعميق ثقافة الأداء أو الانجاز والأخذ بأساليب ومناهج الثورة اللوجستية حاملة مسئوليتها بما يترتب عليها اليوم وغداً للحاق - ولو بشكل متأخر جداً - بقطار التقدم الذى هو - فى عبارة واحدة - قضية التنمية المستدامة.

الأستاذ / سمير معوض  
محاضر فى الاقتصاد البحرى وصناعة اللوجستيات

الكرة الأرضية صارت الآن قرية لوجستية وورشة إنتاج موحدة الإيقاع وسوقا تخصص لتوجيهات جهاز عصبي مركزي واحد لا يكتف عن التمدد والاتساع





هذه المنظومة اللوجستية سهلة التحقيق إذا ما حدث مستوى معين من الالتزام في التخصص ، لكن ما تعانیه المنظومة اللوجستية من عدم إلتزام هو عائد في الأساس إلى المفهوم الخاطي لدى البعض بضرورة وصول بضائعهم إلى موانئ معينة والإفراج عنها عبر تلك الميناء دون غيره وفي التعامل مع هؤلاء الأشخاص من خلال تلك الإجراءات و هذه الفترة تمثل إحدى المشكلات المعوقة لإنتشار الفكر اللوجستي الحديث، حيث تختلف التعاملات من جمرک لأخر و تقريبا في مختلف منافذ العبور المصرية سواء موانئ أو مطارات

وينفس الكلفة ، و هو ما يعرف في الفكر الإقتصادي الحديث بـ Fixed Delivery Regime حيث تطبق نفس الإجراءات / و بنفس الكميات / و تستغرق نفس المدة / و بنفس التكاليف ( .

إن تحقيق هذه المعايير البسيطة لتسهيل المنظومة اللوجستية يمكن أن يؤدي إلى نتائج إيجابية إلى وفر كبيرة في التكاليف التي يتم تحميلها على أي تحريك البضائع ما بين الموانئ المختلفة لأسباب غير منطقية و من ثم يكون للوجستيات أثر فعال في تخفيض القيمة المضافة و هو أحد مستهدفات المنظومة اللوجستية.

## الدكتور أحمد عيسوي صالح

عضو المجلس القومي للإنتاج والشؤون الاقتصادية

## اللوجستيات تيار لا يمكنه توقفه

تشير اللوجستيات إلى إدارة سلسلة العرض في التجارة والصناعة وتعني في القطاع الخاص (صناعة) الإدارة الإستراتيجية للشحور والتخزين للمواد والمعلومات المرتبطة بها من نقطة إلى أخرى ( .

إن اللوجستيات تعني حركة البضائع من نقطة منشأها إلى المكان الصحيح وفي الوقت المحدد وبالشكل المناسب وبالكلفة المناسبة وفي ما تسمى Four rights

لوجستيك العديد من الأسس منها:

- إدارة كل أنشطة التي تسهل الحركة والتنسيق للعرض والطالب.

- عملية التخطيط والتنفيذ والمراقبة لكافة تدفق البضائع وتخزينها وخدماتها والمعلومات المرتبطة بها من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك لمواجهة احتياجات المستهلكين.

- إدارة اللوجستيات يشار إليها «بريط التفكير» فمفارقة التجارة وعلاقتها بين الأنشطة المختلفة أخذ في الاعتبار المكان على طول سلسلة العرض تقع في موضع

الطلب من تخطيط اللوجستيات.

**وفيما يلي مكونات إدارة اللوجستيك التي تعدد سلسلة العرض:**

• معرفة أماكن الحصول على المواد الخام ومكوناتها.

• النقل الداخلي.

• عملية التداول والتخزين وربطها بعملية الإنتاج والتوزيع النهائي للمنتج تامة الصنع المستهلك.

• عملية ما بعد البيع شاملة عمليات الأرجاع والاستبدال.

**ويتوافر في مركز اللوجستيك ما يلي ،**

• موقع جغرافي متميز .

• توافر مظار اتصالات حديثة .

• توافر مطار لخدمته وتوافر شبكات النقل الجوي .

• توافره في ميناء محوري .

• وهذه العناصر متوافرة جميعها في مصر وفي موانئها

البحرية الإسكندرية - بورسعيد - دمياط يتم إنشاء مركز لوجستيات في ميناء شمال السفنة.

إن مركز اللوجستيات يكون جانبا لما يلي :

• الشركات الصناعية . التخزين . متعدي النقل .

• خدمات النقل مثل الإصلاح والصيانة لوسائل النقل وإصلاح الحاويات وتنظيفها .

• المعلومات وخدماتها .

• الأنشطة ذات القيمة المضافة .

• هذا فضلا من أن مركز اللوجستيات سوف يحقق أبعادا اقتصادية أخرى هامة مثل جذب رؤس الأموال الأجنبية واستقدام العرفة التكنولوجية وخلق فرص

العمالة والمساهمة في خلق خبرات فنية وإدارية متطورة وربط الاقتصاد المحلي بالتقنيات والتطورات العالمية،

وخفض التكاليف وسرعة تنفيذ الطلبات وزيادة الجودة.

اللوغستيات تيار لا يمكن توقفه ففي عصر العولمة فإن الشركات الصناعية تخطط لتلحق إنتاجها من خلال

شبكة اللوجستيات العالمية حيث يطورون ويحصلون على مختلفهم اللازمة لإنتاج بالجودة المرتفعة والحجم

الذي يربون الحصول عليه بأقل تكلفة وفي الوقت الذي يحددونه وأي إنحراف في أي منها سواء التكمية أو

التكلفة أو الجودة أو التوقيت ينتج عنه تكلفة إضافية تؤدي إلى تقليل الربح وإلى اختلال نقطة التوازن أو

نقطة التبادل.

من جهة أخرى فإن الشركات توليه بنفس الأسلوب، لتلبية احتياجات المستهلكين سواء المستهلكين في السوق

المحلي أو السوق الأجنبي حيث يلزم أن يصل إنتاج الشركات إلى الأسواق بحالة جيدة وأسعار مناسبة وفي

التوقيت الذي يترقبه المستهلكون وتجار التجزئة والجملة ويقتضي ما تكون الثقة في كل تلك الظروف بقدر ما يشعر

المستهلكون بالرضا والإرتياح وإذا لم تتمكن الشركات من تحقيق ذلك فإنها ربما تخرج من الأسواق.

وعلى ذلك فإن تنمية نظام اللوجستيات عمل هام

ويضروى فلبية الحد الأدنى للإحتياجات وتحقيق أقصى ربح .

والنظر إلى الحركة الديناميكية للإقتصاد العالمي فإننا نرى مصر تواجه منافسة شديدة من حيث الجودة والسرعة والسعر لخدمات اللوجستيك. فكما سبق أن أوضحنا في تحليل تجارة مصر الخارجية الصادرات والواردات فإن الصادرات تتمثل في صناعات أولوية في حين أن الواردات تمثل أغلبها في السلع الإستراتيجية

والسلع البسيطة ومستلزمات الإنتاج.

وإن السياسة الاقتصادية تستهدف تشجيع الصادرات كحكر أساسي للإقتصاد المصري والتقني وفي نفس

الوقت فإن ترشيده الواردات ليس مملا سهلا لأن الواردات تتمتع بعدم المرونة لكن حوالي 75% منها

يتمثل في السلع الإستراتيجية والوسيلة ومستلزمات الإنتاج ولذا فإننا يلزم أن نبني ونشغل ونطور نظام

الوجستيات لنرفع في توسيع السوق وتحقيق أقصى ربح حيث أن التجارة الخارجية بشقيها الصادرات

والواردات لها الأولوية القصوى في سياسة مصر الإقتصادية وتنمية اللوجستيات يعنى كما سبق أن

أوضحنا جذب المزيد من الاستثمار الأجنبي المباشر وجذب المستثمرين لتتبع صناعة الصادرات واستقدام

المعرفة التكنولوجية وتحقيق المنافسة في الأسعار والقدرة في للمواعيد سواء الاستلام أو التسليم والحالة الجيدة

السلع.

ومن الضروري أن يكون في كل ميناء مركز لوجستى حيث أن مفهوم الميناء قد تغير من أن نقطة التقاء

مختلف الوسائل وإيسر له علاقة بمنظومة النقل وأصبح الميناء مركزا اقتصاديا متكاملًا يشمل كثير من الأعمال

ذات القيمة المضافة ويلزم إعادة بناء مجتمع الميناء على أساس تجارى وأن يرتبط بتخطيط بالأنشطة الاستراتيجية

ويتحول إلى مفهوم صناعة أو إقتصاديات الموانئ أو العقيلة التجارية وأن يتوسع خارج نطاقه وأن يرتبط

بمسألة النقل وأن يتحول إلى مركز لوجستى حيث يتم نقل البضائع من نقطة المنشأ إلى المكان المحدد

وبالشكل الصحيح وبالكلفة الأقل ولذا في تجربة جديدة

محا في مجال اللوجستيات



## «أيه نده ده» «ثوة» اللوجيستيات؟... مجرد سؤال!!

**«ليست هناك أسرار للنجاح فالنجاح هو القيام بأشياء أنت تعرف أنه يتوجب عليك القيام بها»**  
**جان بول سارتور**

تمثل العهد الأخير من القرن التاسع عشر بداية الثورة Industrial Revolution حيث حدثت تحولات عميقة اقتصادية تقدم تكنولوجيا سريعا وعظيم وتمت اكتشافات واختراعات هامة عاينت على خلق جو ازدهر فيه الصناعة (السلع الإخراجية حيث حدث ثورة الدفع بالرافعة محل الشراخ السكك الحديدية 15 سبتمبر 1830. التلفزيون حيث تم إرسال أول بريد بوساطة شراف موبس 24 مايو 1844. ستر اللانك 10 يناير 1863 التلفزيون 1878 الراديو 1889) ... الخ.

وتشكل القرن الأول من القرن العشرين بداية ثورة المواصلات والاتصالات وهي مرحلة جديدة رئيسية في العلم والتقنية حيث أدت ثورة الترانزستور في العلم التكنولوجية والالكترونية إلى إنتاج التلفزيون التلسكبي 12 ديسمبر 1901. التلفزيون الكاثي (التلفزيون) الطائرة 17 ديسمبر 1903. الكمبيوتر 1946، ... الخ.

وتشكل العهد القوس من القرن العشرين بداية أعظم الثورات العلمية بشكل جذري بما تحمله من تقنيات جديدة وبأساليب حديثة وكانت لها إنجازاتها على قطاعات الصناعة والتجارة والنقل للأنظمة الصناعية (سفن الفضاء أكتوبر 1957 والأمريكي 26 أبريل 1962) سفن الفضاء Space craft ابتداء من مركبات ميكروبي ورائدها بايافو ومركبات الفضاء العظيم وبمسكبي. الترانزستور انتهى إلى الأب عصر الحساسات الأولية وحل محله النظام الالكتروني. الحاسب. البريد الالكتروني. القمر الصناعي. التلفزيوني التلسكوب 23 يوليو 1962 الذي أدى إلى إمكانية نقل الأبحاث في أي منطقة في العالم إلى أي منطقة أخرى على الفور المحصول 3 يوليو 1974، ... الخ.

وتشكل العهد الأخيرة من القرن العشرين بداية الثورة اللوجيستية Logistic Revolution التي غيرت نمط الحياة في الدول الصناعية تغييرا كاملا حيث عملت على تسهيل الحياة للكانات والرائدين في شبكة جديدة التوزيع تشمل مراكز الإنتاج والاستهلاك والنقل والتخزين والتسويق والتوزيع وتداول المعلومات الكترونيا وترامن حركات المبادات في بقعة وإحكام.

**لكن ما هي حكاية الثورة اللوجيستية؟**

هناك إجابة لـ حكاية المنافسة الشديدة التي يتعرض لها سوق الإنتاج والاستهلاك.

- التطور الهائل في البنية الأساسية للنقل والمواصلات.
- انتشار فلسفة الخدمة.
- خلق ظاهرة العمالة.
- التوصل إلى اتفاقيات الجات.
- التحق السريع المتحضر من كل القوم لمعلومات السوق.
- الزوال التدريجي لتعويضات التجارة.
- نظام لتجوية النقل خلق واقعا جديدا له أبعاد.
- كل ذلك جعل من الضرورة العمل بأساليب ثورية على:

- تخفيض التكاليف الإجمالية لإنتاج.
- توفير سلسلة امداد ذات طاقات متصلة متكاملة في تنسيق دقيق تيارا ليدخل بديقة عالية الكفاءة منخفضة التكاليف.
- .. والأنشطة اللوجيستية؟ Logistic Activities

### الأنشطة اللوجيستية نوعان هما،

- 1- العمليات اللوجيستية Logistic Operation
  - 2- الترتيبات اللوجيستية Logistic Coordinations
- كافة أنشطة التوزيع السوقي وأوامر الشراء وجنود الإنتاج ونظم الطليات والاحتياجات وكلها لا يمكن فصلها عن المنشأة الأصلية التي تقوم بالمنتج الأصلي واستانما إلى منشآت أكثر تخصصا لتحقيق وإنتاج نوع من البؤرات الاقتصادية.
- 2- الترتيبات اللوجيستية Logistic Coordinations
- كافة أنشطة التوزيع السوقي وأوامر الشراء وجنود الإنتاج ونظم الطليات والاحتياجات وكلها لا يمكن فصلها عن المنشأة الأصلية حيث أنها ترتبط بطرق التشغيل بها وتعد من مسؤوليات إدارة المنشأة.

### ... والمراكز اللوجيستية؟ Logistic Centers

**هي الأماكن التي،**

- تقدم كافة أنشطة التوزيع مع إجراء عمليات إنتاجية بسيطة تحقق قيمة مضافة للمنتجات.
- يتم نقل البضائع إليها بهدف التخزين بجانب الأسواق النهائية ثم إعادة التوزيع إلى أسواق الاستهلاك دون إجراء أي عمليات إضافة إليها وبما يحقق مفهوم المنافع الزمنية دون مفهوم القيمة المضافة Added Value.
- يتم من خلالها تجميع السلع البسيطة وتامة الصنع والمكونات بهدف إجراء بعض العمليات عليها (فرز، تغليف، معالجة، صيانة، تجميع) ثم إعادة شحنها إلى (أسواق الاستهلاك النهائية بهدف تخفيض التكاليف الكلية مع الاستفادة من الخصص وتقسيم العمل وبما يؤدي إلى تحقيق نوع من الاقتصاديات المجمع Economic Scale والتي تؤدي إلى انخفاض تكاليف البضاعة المنتجة عنها إذا ما تم ذلك في المنشأة الأصلية.

• يتم فيها نقل وتجميع أجزاء ومكونات المنتج في أماكن قريبة من أسواق الاستهلاك وبما يؤدي إلى تخفيض تكاليف النقل (أجزاء ومكونات) مقارنة بتكاليف النقل (كاملة التصنيع).

**كيف يتم اختيار الموقع؟**

رغم اختلاف عوامل اختيار مواقع المركز اللوجستي من مشروع إلى آخر وفقا لدراسة الجودي فإن هناك:

- 1- ثلاثة أبعاد رئيسية يجب توأماها:
  - تكاليف النقل Transport Cost
  - تكاليف العمالة Labour
  - قوى التجميع Agglomeration
- 2- خمسة متطلبات رئيسية يجب توأماها:
- القرب من الخطوط الملاحية.
  - القرب من الأسواق.
  - توافق القوى العاملة الرخيصة.
  - توافق وسائل النقل.
  - القرب من مصادر الطاقة.

- السياسات الحكومية والضرائب.
- الاستقرار السياسي الأمني.
- توفر المساحات الأرضية للتعبئة.
- المناخ.

### عناصر نجاح المراكز اللوجيستية

- يتطلب الأمر خطة واضحة تتحدد فيها الإرادة والناحية وبما يحقق تسارعا في دفع عملية التنمية الاقتصادية بكل أبعادها ولا يتأتى ذلك إلا من خلال:
- 1- تقديم الخدمة على أعلى مستوى ممكن من التميز.
- 2- تحديد الخطوات الواضحة للشعاع.
- 3- تحديد المسؤوليات والصلاحيات للأفراد.
- 4- وضع خطط الاتصال بين القائمين على التنفيذ على اختلاف مستوياتهم.
- 5- توفير البيانات والمعلومات لدى القائمين بالتنفيذ.
- 6- عمل جماعي منضبط نحو أهداف محددة.
- 7- إدارة ذاتية عالية عالية المستوى خلافا للعادة.
- 8- الالتزام بالإنصاف والشفافية في التفسيرات والإجراءات.

9- تديم مفهوم العباد الجاه الوجه نحو إكمال تلك القيمة المضافة على عالية وتكون قيمة السوقية أعلى من مجموع

- مكبات من خدمات وعلاوة.
- 10- تقديم حوافز تشجيع للاستثمار الصناعي لاجتذاب أعداد أكثر من المستثمرين المحليين والإقليميين والعالميين.
- 11- قاعدة معلومات قوية وتبادل الكتروني للمعلومات EDI.
- 12- الإهتمام بالتنسيق على النطاق الدولي.

- 13- كثافة وكثافة شبكات النقل المتصلة بالمركز اللوجيستية.
- 14- التنسيق بين قطاعات النقل المختلفة لتعميد نظام النقل المتعدد الوسائط.
- 15- ارتفاع الإنتاجية الكلية تبعاً للمعدلات المالية.
- 16- توفر مصادر الطاقة والنقل بأسعار منخفضة.
- 17- وجود المراجعة الدورية لضمان استمرار ولعالية التخطيط.

- 18- البحث الدؤوب من مكان التواجد والرفع الكامل لأي من ملاحم الخط والصعور.
- 19- التعاون مع الجهات التطوير والتصنيع المستهد.
- 20- توفير أراضي لبعمر مناسبة مزودة بخدمات بنية تحتية أساسية متطورة.
- 21- توفير المهارات لدى الأفراد المكلفون بتنفيذ المهام وتدريبهم لأداءها بالتقنية المنظمة متكاملة فاعلة من قيم العمل والإنتاج.

لقد أصبح النقل البحري جزء من سلسلة النقل وأصبحت سلسلة النقل جزء من عملية التوزيع وأصبحت عملية التوزيع جزء من سلسلة القيمة المضافة وكل ذلك يدخل في سلسلة العمليات اللوجيستية للصناعة والتجارة وأصبحت العملية اللوجيستية المتكاملة العمود الفقري للنشاط الاقتصادي وأصبح من الحكيم الحفاظ بالحدود المتقدمة واختراق أسواقها من التعامل مع الثورة اللوجيستية حيث يؤدي التفاعل معها واستيعابها إلى:



يتحول اقتصادنا إلى اقتصاد يتضمّن المقاتلات الإنتاجية اللوجستية بمعاييرها الحديثة؛ نقطة البدء هي أن نقيم تحالفاً مؤثراً ما بين معطيات الموقع (Location)، وعناصر الموقع (Site) فالأول يشير إلى المكان والثاني يشير إلى المكان. كذلك فإن الأول يتحدث عن خطوط وأحداثيات قوى كامنة والثاني يشير عن حسابات ومعادلات قوى وعناصر نشطة وقاعلة. نحن نستطيع بمناطق الاندماج أن ننشئ صيغة جديدة ما بين الجغرافيا والديموغرافيا وأن نقيم تحالفاً فعالاً ما بين الواقع والمتوقع لا سيما ونحن دولة بحرية تقع على أبرز الواجهات المائية نلوذ استراتيجياً وهي البحر المتوسط وقناة السويس والبحر الأحمر وخليج السويس وخليج العقبة. ويبلغ طول سواحلنا 2500 كيلو متراً. ونحن همزة وصل واتصال ما بين قارات ثلاث هي أفريقيا وآسيا وأوروبا. ونحن دولة ممر.

## ما الذي ينبغي علينا أن نفعله؟

توسيع وتحديث وتنويع الطاقة الإنتاجية اللوجستية اللوائية:

- أن نعيد تطوير رؤيتنا وبعثنا حقيقة أن التجارة الدولية التي تتزايد بوتائر متسارعة هي التي تشكل الطلب الفعال على اللوجستيات.
- إدراك أن اللوجستيات تنقسم إلى لوجستيات بحرية ولوجستيات برية وبينهما روابط وظيفية متبادلة التأثير والتأثر في مجال القيمة المضافة.
- أن اللوائية صارت تقوم أنشطتها على الفلسفة الاقتصادية لتتوعم السوبر ماركت.
- أن الطاقة الذاتية للمجتمع الاقتصادي اللوجستي باتت عصباً بالغ الأهمية.
- أن ظهور الميناء المباشر وغير المباشر صار شريكاً فعالاً في صناعة اللوجستيات.
- أن اللوحة في مجال اللوجستيات صارت تحدياً عولياً

لكل عصر إقتصادي سماته العملية وخصائصه التطبيقية التي تحدد الفوارق ما بينه وبين العصور السابقة عليه. هذه الفوارق هي نقاط الارتكاز التي تمنحه عنصر التمايز سواء على مستوى التقدم أو على مستوى التحديث فالعولة إذا كانت أداة لإنفاخ ورأسمالية بلعابها الإنتاجية والتوزيعية فإن اللوجستيات بأبعادها الاقتصادية المتعة في صناعة الخدمات والتسهيلات هي أداة إكتساح تنافسية تحدد مواقع وأفضليات القوى الاقتصادية على مستوى الكرة الأرضية. لاسيما وأن هذه الكرة صارت الآن قرية لوجستية وورشة إنتاج موحدة الإشتياح وسوقاً تخضع لتجهيزات جهاز عصبي مركزي واحد لا يكف عن التمدد والاتساع.

من حيث الأساس العلمي والتطبيقي نشأ مصطلح (Logistics) في مجال العمليات العسكرية في مياحين الحرب حيث كان مقتضاً بهيكل المواد والأشياء ذات الطبيعة الخاصة وتغيير نظما وأنشطة الإشتياح وإمداد الجيوش بمحاجتها من الجنود والاعطية والتسهيلات ومن خرجت اللوجستيات من إخراجها العسكري إلى المجال المدني كان لابد أن تتشابه فيها أركان ثلاثة هي اللوجستيات البشرية هي العمالة الماهرة واللوجستيات التكنولوجية واللوجستيات الفنية أي عمليات التخطيط والإدارة والتطوير. حيث تتميز جيوش العمالة الماهرة من أهم عوامل جذب الإستثمارات المحلية والدولية. وعلى ذلك فقد أصبحت صناعة وتجارة المنتجات الضميمة اللوجستية أداة هامة من أدوات العمولة. وترقيت مهامها في لوجستيات الإنتاج ولوجستيات التسويق ولوجستيات البيع ولوجستيات التوزيع ولوجستيات إقامة ميقات الطلقات الإنتاجية والأسواق والطلب الإستراتيجي.

إنها حرب على نطاق واسع من حيث الأساليب والزمان والمكان ويول المغلوب فيها من العالم فما تفسره دولة سيكون ربحاً خالصاً لدول أخرى ارتكنا على مبدأ ابتكار لوجستيات صناعة وتحقيق الإنتاج. العولمة التي جعلت مجلة انترناشيونال محور لهذا الاستطلاع هو كيف يتم تطوير تلك الصناعة الاستراتيجية وتعليم ما تولده من قيم مضافة؟ وبكذلك كيف تصبح هذه الصناعة مكوناً حيوياً من مكونات النفل القومي؟ ويسبق التساؤل هذا تساؤل بشكل مفتاحاً لهم حقائق مؤقنا الزمان. فما هي مقومات القدرة لدينا لكي

• وصول المنتجات إلى أسواقها بالكمية المطلوبة في المكان المحدد وفي الوقت المحدد وبمثل تكلفة ممكنة.

• تقليل الفجوة بين الزايدات والصادرات.

• زيادة القدرة التنافسية في مواجهة المنتجات الواردة الأجنبية.

• مردود الاقتصادي في مصلحة المواطن المصري التي جزء من مصلحة الوطن.

• وهناك العديد من المهارات بل الضروريات الاقتصادية لتأسيس مراكز لوجستية عالمية حيث أن مهمة التوفيق الاقتصادي هي الوجهة الرئيسة أمام الدول ولوجستيات التجارة والنقل هي مفتاح النجاح الاقتصادي. ويستزاد أهميتها على مر الزمن ومن الصعب - حالياً - إنشاء ميناء عمومي دون قاعدة لوجستية حديثة وقوية.

## أين نحن من الثورة اللوجستية؟

لما تأخذ المراكز اللوجستية حتى الآن - الانضمام الكافي في مصر رغم الإمكانات المتاحة ولكن تستثمر مصر موقعها الجغرافي المتميز بين أن يكون هدفها أن تصبح قاعدة لوجستية عالمية وذلك متاح في موقعين استراتيجيين في منطقة قناة السويس بظلال من نظرية الاقتصادي المعروف Alfred Weber في الشريط الجانبي توافرها في اختيار المركز اللوجستي على أساس جغرافي واقتصادي ومعاً:

- 1- شمالاً على البحر المتوسط (ميناء شرق القاهرة).
- 2- جنوباً على البحر الأحمر (ميناء السويس).

## ولذلك سيؤدي إلى:

- 1- خدمة الخط الجديد للإنتاج العالمي.
  - 2- المساعدة على خلق ولوجيات تقنية External Economics
  - 3- المساهمة في الرفاهية الاقتصادية للمواطن المصري.
  - 4- خلق فرص عمل جديدة تشامخ على حل - ولو جزئي - لشبكة البطالة.
  - 5- تحقيق مردود اقتصادي كبير على الاقتصاد القومي.
- وإذا كان الشيء بالشبه يذكر:
- يشير تقرير التفاتة المالية الصادر عن المنتدى الاقتصادي العالمي إلى تراجع دور مصر في عام 2006 لتحتل المركز 63 عالمياً (تحتل المركز 30 والإمارات العربية المتحدة المركز 32) وتراجع ترتيب مصر في مجال أداء الأعمال إلى المركز 165 عالمياً بين 175 دولة شملها التقرير.
  - يشير تقرير التنمية البشرية عام 2006 إلى تدهور ترتيب مصر ليهتل الرقم 120 عالمياً كما تراجع قدرات مصر العلمية والتكنولوجية والإبداع العلمي بين 170 دولة شملها التقرير.

## ... ولأن الموضوع متصل بمستقبل وطن

إلا أن الواجب والأخذ بأساليب ومفاهيم الثورة اللوجستية حاملة مسئوليتها بما يترتب عليها اليوم وفقاً للواقع - ولو بشكل متاخر جداً - بطائر التقدم الذي هو - في عبارة واحدة - قضية التنمية المستدامة.

ولعلنا نخفق هذا الحديث بالمعيار التي قالها الشاعر اللبناني جبران خليل جبران: «ليس التقدم بتحصين ما كان بل السير نحو ما سيكون».



# الحدود العالمية الخاصة بالإنقاذ الدولية السيطرة على أنظمة مقاومة الحشيش البحري الاستخدامات على السفن والحجارة بالبيئة البحرية الانجاسة مع 24.26 أبريل 2007



قام المركز الإقليمي للاستجابة لمخاطر التلوث البحري للبحر المتوسط (Rempec) (مالطا) وبرعاية الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية بإقامة ندوة علمية خاصة بالاتفاقية الدولية للسيطرة على أنظمة مقاومة الحشيش البحري المستخدمة على السفن والضارة بالبيئة البحرية وتم فيها عرض التالي:

مقترح إدراج إتفاقية صمن تشريعات وقوانين الدولة وكذا توموس السلطة بالتفتيش على وإصدار الشهادات للسفن طبقاً لأحكام البيئة البحرية سالباء الإقليمية والسواحل المصرية إضافة إلى نقادى لأثار السلبية على الاقتصاد القومى المصرى نتيجة لمنع السفن المصرية من دخول الموانئ الأوروبية.

ج . نشر النشوط . لإشادية والتوجيهات على كيفية إستخدام والتطعن لأن من الحفشات والغابات الحتوية على مادة TBT بواسطة جهاز شتوون . لبيئة على ملاك السفن والأحواض وترسبات وإصلاح ويءاء السفن وشركات تصنيع الفعانات

د . الإستمرار فى مراقبة الأثار السلبية للنغم الصرة لقائمة الحشيش ابحرى والتي تحوى على مادة TBT مع العمل على إزالة الأثار الضارة لتلك المواد الموانئ والترسبات والشواطئ المصرية بالتعاون مع وزارة البيئة والأجهزة والهيئات والمنظمات الدولية المختصة.

وخفف أسعار تلك المواد البديلة مما يعود بالنفع على صناعة النقل البحرى والحياة البيئية البحرية

ج . حوض البحر المتوسط والبحر الأحمر يشتران من المناطق الخاصة طبقاً إتفاقية MARPOL وسطر فيها التلوث بالزيت أو المواد الكيميائية السامة . وبالتالي يمكن إعتراض دول حوض البحر المتوسط على مرور السفن التي تستخدم أنظمة دمانات تحوى على TBT

د . الإجراءات المعالجة الواجب إتخاذها من قبل الشركات وملاك السفن المصرية نتيجة لتتفيذ الإتجاد الأوروبى لإتفاقية إعتباراً من 1 يناير 2008 ومع السفن الغير مطيعة لإتفاقية من دخول الموانئ الأوروبية.

2 . جارى إتخاذ الإجراءات اللازمة نحو:

أ . الموافقة على الدفءى السير فى إجراءات إنضمام جمهورية مصر العربية لهذه الإتفاقية

ب . البدء فى إتخاذ الإجراءات اللازمة نحو تطوير التشريع الوطنى للأتباع وتطبيق تلك الإتفاقية وتشكيل لجنة لصياغة

1 . الإتفاقية (AFS)

2 . تعريف المشتركين بالتوبة بالتشريعات الأوروبية ذات الصلة

و قرار . للمفوضية الأوروبية رقم 782 / 2003 . والذى ينص على منع مركبات (Organotin) على السفن ويشكل خامس كيف يؤثر هذا القرار على دخول السفن الموانئ الأوروبية.

3 . توفير المعلومات الضرورية للتشجيع على التصديق وتطبيق الإتفاقية فى منطقة البحر المتوسط

4 . عرض ومناقشة الإجراءات والإرشادات التى طرحت للتصرف فى إزالة والتخلص النهائى من مخلفات الحشيش فى إطار الإتفاقية.

1 . نتائج الندوة:

أ . يجب وقف إستخدام الوضعات البحرية . لتي تحوى على مادة TBT لثبات سميتها الشديدة وتأثيرها على الحياة والبيئة البحرية والبشرية مموها .

ب . سرعة تطبيق إتفاقية الإنضمام إليها من شأنه تعميم المواد البديلة لمادة TBT وبالتالي زيادة المنافسة بين المنتجين

## الاجتماع الأول للجنة العربية لتفعيل تطوير الأداء العربى فى مجال النقل البحرى

قامت الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى وبمشاركة الأمانة العامة لجامعة الدول العربية وكذلك بمشاركة المنظمة البحرية الدولية بتنظيم الاجتماع الأول للجنة تفعيل الأداء العربى فى مجال النقل البحرى .والذى سيقدم توصياته لتتخذ من مجلس وزراء النقل العربى

وقد دعا السيد الدكتور /جمال مختار رئيس الأكاديمية الدول العربية للمشاركة بالرائى والقيام بتفعيل اللجنة لتطوير صناعة النقل البحرى فى العالم العربى وقد إستجابات كل من الدول الاتية لدعوة الدكتور جمال مختار الحضور والمشاركة الفعالة

جمهورية مصر العربية . الجمهورية العربية السورية . المملكة العربية السعودية . المملكة الأردنية الهاشمية . دولة قطر . مملكة البحرين . جمهورية لبنان . جمهورية تونس . جمهورية السودان . وبمشاركة قوية من المنظمة البحرية الدولية بلندن وبالطبع جامعة الدول العربية.

وقد عقدت اللجنة فى أيام 13 مايو 2007 بعقر الأكاديمية بأبى قير وتشكلت مجموعات عمل لمناقشة وإقرار التوصيات وبشاركت فيها وفود الدول الحضور كذلك تم إستعراض الشروعات المصرية فى الدول العربية والتي يمكن أن تحظى بدعم قوى من قبل قسم التعاون التقنى بالمنظمة البحرية الدولية IMO.

"يا ليتها النفس المظلمة \* ارجع الى ربك ناھية  
مهيبة \* فادخل في عبادى \* وادخل جنتي"

صدا لله العظيم

البقاء لله وحده

أسرة تحرير المجلة

وجميع العاملين بها

يشاطرون

المهندس تامر صلاح الدين الأطروش

فى وفاة المرحوم بإذن الله

والده

أسكنه الله فسيح جناته

وأثم آل وذويه الصبر والسلوان





# المؤتمر الدولي لتطبيق إدارة الجودة في الأنشطة الملاحية والموانئ البحرية يختتم أعماله في الإسكندرية بمناقشة 18 بحثاً علمياً وتطبيقياً

د/ حمدي حسان ، من التواجب المحافظة على الجودة وأدائها وخدماتها مع توفير تدابير قواعد السلامة والأمن والمحافظة على البيئة.

د/ نادر إبراهيم : الأمر لا يريد قوانين أكثر أو إتفاقيات أكثر بقدر ما يحتاج للإرادة.

التي تراجعه صناعة النقل البحري والموانئ ويعتائلا أكثر شراسة من أي وقت مضى فقصص إزاما على عناصر النقل البحري وبلدان حوض البحر المتوسط تطبيق معايير الجودة ومعايير السلامة والأمن والمحافظة على البيئة البحرية من التلوث حتى تحقق قدرة تنافسية على الساحة العالمية.

وقد قام المهندس / أحمد مصطفى بإلقاء الضوء على ما تلتزم به الأكاديمية من دور بارز في جميع الأنشطة ذات الصلة في دعم سياسات التفعيل والتدريب للكوادر البشرية في قطاع النقل البحري والموانئ حيث تم إمتتاح مجمع المنظمة البحرية الدولية في يوليو 2005 والذي يضم المعهد الإقليمي للنقل البحري الذي يمتنع بعمل الخطط الأمنية للفرافق المينائية بالإضافة إلى وحدة رقابية دولة الميناء والتي تقوم بإعداد المقتضين البحريين والذين يمتنعون تحت مظلة منظمة التعاون البحر المتوسط والتي تشمل جمهورية مصر العربية ودول حوض البحر المتوسط.

وإشاد بال دور الإقليمي والعالمي الذي يقوم به معهد الجودة والإتقان الأكاديمية في تحقيق المعايير والمعايير الدولية في تطبيق الجودة في مجال النقل البحري وصناعة الموانئ ، ثم شى عن ذلك توزيع هدايا تذكارية لأعضاء اللجنة من سيادة الرءاء فخر محمد شحير- مدير مكتب هيئة قناة السويس بالإسكندرية نيابة عن الفريق أحمد فاضل- ورئيس هيئة قناة السويس.

وأختتم وقائع الجلسة بكلمة ممثل سفير فرنسا السيد/ إيمى - نائب القنصل الفرنسي بالإسكندرية - والدكتور دانييل لوبيير - أستاذ علم الإدارة والإقتصاد بجامعة Aix - بفرنسا والتي أكدا فيها على أن حوض البحر المتوسط هو ملكية مشتركة بين المناطق الواقعة عليه نظراً لتأثيره العريق للمنطقة والمخاض الذي يميز تنمية المنطقة من حيث الثقافة والمناخ. هذا وقد تواترت جلسات المؤتمر فيما على مدى اليومين لفحصت الجلسة الأولى لمعور "إدارة الجودة" والثانية لمعور "السلامة" والثالثة لمعور "الأمن" والرابعة لمعور "إدارة الميناء والبيئة" ، ثم جاءت الجلسة الختامية والتوصيات والتي جاءت محبرة عن ما جاءه وقائع الجلسات من حيث التأكيد على :

- 1 - حماية البيئة من التلوث حتى لا يكون البحر ملقاة قمامة.
- 2 - لإتتمام بالمجسديت للجودة الشاملة التي التي تهم بهذه المسئلة.
- 3 - لأولى لا يوجد قوانين أكثر أو إتفاقيات أكثر بقدر ما يحتاج للإرادة.
- 4 - البحر مورد هام لابد من إستثماره بشكل ملائم لأن البحر مصدر مسكنا وتواريات.
- 5 - العمل بالروح الجماعية وتقديم التسهيلات حتى تتم الفائدة على الكل.

ومن الجدير بالذكر أن إدارة المؤتمر نظمت بعد إنتهاء المؤتمر في اليوم الأخير جولة لمشاركين بالمؤتمر في ميناء الإسكندرية



Gamb

ويود وقائع الجلسة الإفتتاحية بكلمة الدكتور/ حمدي حسان (مدير معهد شريب الموانئ - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري) والتي أكد فيها على أن موقع الحوض البحري يلك على الدور الذي يلعب في التجارة الدولية العابرة من الشرق إلى الغرب والمكس ، حيث أنه من المعلوم أن 18.664 سفينة تهره هذه المنطقة حاملة ما يقرب من 742.807 ألف طن سنويا من البضائع عبر المتوسط.

وأختتم الدكتور/ حمدي كلمته بالتأكيد على أنه من التواجب المحافظة على الجودة وأدائها وخدماتها مع توفير تدابير قواعد السلامة والأمن والمحافظة على البيئة لأجابه التسهيلات والتطلعات لأفاق المستقبل .

وقد السيد/ جاك ليجراد - مدير معهد حوض البحر المتوسط في بداية كلمته إعتذار نيابة عن السفير الفرنسي الذي لم يتمكن من الحضور لاجوده في سيناء

وقال أن الهدف الأول من إنشاء المعهد هو تيسير عدد من الدورات الأكاديمية والتدريبية للجامعات والمعاهد من أجل توفير كوادر جيدة في النقل البحري وأهين المرتبطة به .

أما السيد/ فرديناند ماير المستشار الإقليمي لمنظمة PACA فقال أن توفير إجراءات الجودة وبناء التطلعات الجيدة فلهوس بمجال النقل البحري ويتأهل الخبرات بين دول الحوض هو الحل لتوفير الموانئ لأن البحر المتوسط يتعرض لمخاطر عديدة نتيجة التلوث.

وقد الرءاء / مختار عمار رئيس قطاع النقل البحري الإدارى لأمم شمهايا الطائفة في سيناء وتبنى الجميع مؤتمر ناجح. أما كلمة الدكتور/ جمال الدين أحمد مختار - رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري فقد ألقاها متة المهندس أحمد مصطفى - مستشار رئيس الهيئة - والتي أشار فيها لى مع التطوير التكنولوجي الهائل وقصور التكتلات الاقتصادية المعقدة التي يمر بها العالم اليوم جعلت التحديات

نظم معهد حوض البحر المتوسط للنقل البحري (مروسيا - فرنسا) وبالتعاون مع معهد تدريب الموانئ بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري المؤتمر الدولي الخامس لتطبيق إدارة الجودة في الأنشطة الملاحية والموانئ البحرية بحوض البحر المتوسط (السلامة والأمن والبيئة) .

ويك تحت رعاية كلاً من سعادة السيد / هليل كريستا - سفير فرنسا بجمهورية مصر العربية و سعادة الدكتور / جمال الدين مختار - رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري .

وقد أقيم المؤتمر في قاعة الإزراء بفندق هيلتون جرين بلازا بالإسكندرية على مدار يومين 9 - 10 مايو 2007 وسط حضور مكثف من الباحثين والأكاديميين المحليين والأجبيين والدوليين المهتمين بدراسة الأنشطة الملاحية وغذارة الجودة للموانئ البحرية بالإضافة إلى العديد من رجال الأعمال وأصحاب الشركات العاملين في مجال الإستثمار الخاص داخل البحرى سواء الشحن والتفريع أو النقل اللوجستى.

وناقش المؤتمر على مدى يومين في 4 جلسات 18 بحثاً علمياً تطبيقياً مقدمه من كل من (مصر - فرنسا - أمريكا - المغرب)

تناولت التشريعات البحرية وتنظيماتها وإتفاقيات الدولية في مجالات التعاون البحري وأمن الحلاويات والموانئ والرقابية على الأساطيل البحرية ومصادر المعلومات ذات الصلة بنقل البضائغ بين البحار وتدريب القوى البشرية والتشريعات ذات الصلة

ويهدف زيارة تبادل الخبرات بين دول الحوض وتطبيق معايير الجودة الشاملة في كل الأنشطة الملاحية وسوائل تطوير الهياكل المعكوبة التي تخدم حركة النقل البحري بين الدول.

وجاءت كلمات الإفتتاحية للمؤتمر محبرة عن روح التفتح بين المحاضرين ومؤكدة على أهمية التواصل البحري بين دول حوض البحر المتوسط في كافة الأصعدة وأهمية مجال النقل البحري الذي يمثل أحد أهم أدوات التواصل بين شعوب دول حوض البحر المتوسط .



المجلس الاستشاري بهيئة جدة الإسلامي يستضيف المستشار بدي الرهاف / محمد عويود بالنيابة / استاذ ابن  
الجدوى الاقتصادية لمشروع إنشاء شركة بحرية متخصصة في نقل الحجاج والمعتمرين والمسافرين بين

### موانئ البحر الأحمر بواسطة العبارات البحرية

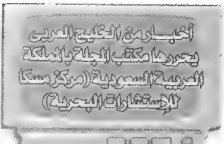
استضاف المجلس الاستشاري ابياء، جدة الإسلامي في جلسة يوم السبت الموافق 11 ربيع الأول و برئاسة الكاتب / ساهر  
موسى طحلاوي مدير عام الهيئة - المستشار الريان بدي محمد عويود بالنيابة / رئيس مركز محمد صيدو للاستشارات  
البحرية. حيث قدم عرضا لمشروع إنشاء شركة بحرية متخصصة في نقل المسافرين



الساحية من وإلى المملكة بواسطة أسطول العبارات البحرية الحديثة والمجهزة والمجهزة  
التي تم مراعاة أقصى درجات وسائط تأمين سلامة الأرواح في البحر وقد استلشت  
الدراسة التي أعدت لرجال الأعمال والمستثمرين بصورة خاصة ودراسة من الزهرة  
التجارية الصناعية بجدة على جميع الجوانب المتعلقة بهذا المشروع من الناحية الفنية  
والتصويفية والمالية والإدارية وقد ألقى المجلس على هذه الدراسة والمستوى وأصبح  
أهميتها للمفصلة التي تلمس من نقص شديد إلى عدد العبارات وتفتي المجلس أن يلقى  
هذا المشروع كل دعم وساندة من رجال الأعمال له من أهمية بالغة في ظل التطور  
الذي تشهده المملكة في جميع الجوانب وخاصة أن له مردود اقتصادي جيد مما لا سوف  
يعكس على الهيئة وسمية جدة خاصة من زيادة في الانتعاش الاقتصادي نتيجة زيادة  
عدد القادمين إليها.  
كما شكر المجلس الريان / محمد عويود على هذه البادرة الطيبة متمنياً أن يخرج هذا  
المشروع إلى حيّ التنفيذ في القريب العاجل.


### شركة لدعم الاستثمارات

عقد بالقاهرة الاجتماع التأسيسي الخاص بالاستشارات لدعم الاستثمارات المشتركة بين مصر والسعودية  
عن طريق ترخيص الفرص الاستثمارية وعرضها على رجال الأعمال لتنفيذها، وتم ذلك بمبادرة من جمعية رجال الأعمال المصري  
برئاسة الدكتور عادل جزايري الذي أعلن أن الشركة الجديدة ستكون شركة قابضة تتولى إعداد دراسات جدوى لمشروعات  
استثمارية في كل من مصر والسعودية وعرضها على مستثمرين من الجانبين لتنفيذها، وتكون الشركة القابضة مساهمة في  
هذه المشروعات بطريقة الملكية غير المباشرة.

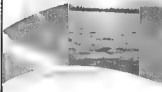





### موانئ دبي العالمية تدرس بيع حصة أقلية بقيمة مليار دولار

ذكرت مصادر صحفية أمس، أن شركة موانئ دبي العالمية تدرس بيع  
حصة أقلية لجمع نحو مليار دولار، وأنّها تتعاقد مع «دويتشه بنك»  
وشعرا كابيتال في دبي لفعل كمشترين لخطّة البيع.  
وقالت صحيفة «تايمز» اللندنية في موقعها على الإنترنت أن «موانئ»  
دبي - التي تملك شركة دبي، أمّ أبو البريطانية لتشغيل الموانئ - تدرس  
أيضاً خطة إعادة تمويل كبحار بديل ولم تكشف للصحف عن الكيفية  
التي حصلت بها على المعلومات، وقالت إن بعض الأسهم على الأقل  
ستسجل في بورصة دبي المالية العالمية، وأضافت «في حالة طرح جزء  
من أسهم الشركة ستستقبل حكومة دبي بالسيطرة على المجموعة مع  
بيع حصة أقلية، ويوصف مثل هذا السيناريو باعتد أن شركة موانئ  
دبي العالمية ستسعى لجمع نحو مليار دولار» وقالت إن «موانئ» دبي  
ثالث أكبر مجموعة لتشغيل الموانئ في العالم تسمى للتوصل إلى  
قرار بحلول الخريف، ولم يتسن الاتصال بـ «شعرا كابيتال» للحصول  
على تعليق كما استنعت متحدة باسم «موانئ» دبي - عن التعليق على  
تقرير الصحيفة






# EGYTRANS

| Vessel            | Voyage No. | ETS Alexandria | Transshipment Port |
|-------------------|------------|----------------|--------------------|
| NAHMURSI          | 460W       | 8/6/2007       | FELIXTOWE          |
| DATARI IBN FUJAJA | 491W       | 12/6/2007      | SINGAPORE          |
| KHAMED IBN WALEED | 462W       | 10/6/2007      | NEW YORK           |
| IBN SINA          | 463W       | 26/6/2007      | SINGAPORE          |
| AL WALIDA         | 464        | 26/6/2007      | LONDON             |
| KATHERINE         | 700        | 18/6/2007      | ANTWERP            |
| EMLY              | 704        | 18/6/2007      | BARCELONA          |



## محطات وأخبار

### المؤتمر الدولي للسلامة والأمن

افتتح الدكتور جمال مختار رئيس الأكاديمية العربية  
للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري وسفير فرنسا بالقاهرة  
المؤتمر الدولي للسلامة والأمن والمطاط على هيئة البحرية  
التي ينظمه معهد تدريب الموانئ التابع للأكاديمية العربية ومعهد  
خوض البحر المتوسط لنقل البشري بفرنسا، وذلك بفرع دعم  
التعاون البحري بين دول حوض المتوسط، والمطاط على الأمن  
والسلامة والبيئة البحرية، بحضور المؤتمر وفود لعدد من دول أوروبا وآسيا وأفريقيا حيث  
تعد مناقشة 18 بحثاً مفعلة من فرنسا وأمريكا ومصر والمغرب خاصة بالتشريعات  
البحرية وتطبيقها، والاتفاقيات الدولية في مجالات التعاون البحري وأمن الملاويات  
والجوانب، والرقابة على الأساطيل البحرية، وتدريب الكوادر البشرية، وتطبيق  
معايير الجودة الشاملة في جميع الأنشطة البحرية والملاحية.

### أرقام البنك الدولي

عقد بيتر فريمان خبير مجموعة التقييم المستقلة بالبنك الدولي في القاهرة لقاء  
عرض فيه تقرير البنك عن فاعلية برامج المساعدات التي تقدمها لدعم النقل في  
150 دولة، وذكر ما أعله البنك من أرقام حيث حدد 8 سنوات فقط أمام العالم  
ليصبح 358 مدينة مليونية بحجم لندن وباريس، وأن 9 مليارات بنى آدم سيهيرون  
في شوارع العالم، وستوفر المصانع إلى شوارع العالم في العشرين عاماً المقبلة  
سيارات تقود ما تم صناعتها في 120 عاماً.

### التكنولوجيا لن تعرف الاستقرار

صرح بيل جيتس رئيس شركة مايكروسوفت وذلك صناعة التجهيزات في العالم في مؤتمر  
ليحدث عقد في بكين - بأن التكنولوجيا لن تعرف الاستقرار بل ستواصل التقدم إلى لا  
نهائية، وأكد جيتس على أنه في انعقد القائمة لن نرى حدود بل ستصنع آلاف أكثر أكثر، ومن  
الممكن أن نحل أزمات التكنولوجيا برخصة ومتعددة الوسائط ومقتضلة بالانترنت محل الكتب  
الدراسية للطلاب مستقبلاً، وأن إبتكارات الأسلاك الجديدة ستمثل بها إلى المناطق الريفية،  
وستجعل البحر عرضاً للطقس الترددي جيداً جداً وعالياً دون شبكات أسلاك.





# الهندسية للحاويات

ش.م.م

## أنشطة الشركة :

### شحن وتفريغ

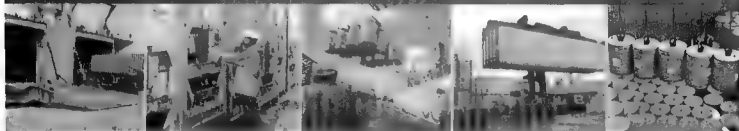
مزاولة أعمال الشحن والتفريغ لجميع البضائع العامة والخاصة.

### خدمة تشغيل ساحات

مزاولة أعمال تداول الحاويات والأشعة المرصعة لها من أعمال التحميل والتفريغ والتسيب والنقل والتشبيك والساحات لكافة أنواع الحاويات الواردة والمصدرة.

### خدمة الحاويات

مزاولة نشاطات صناعة وإصلاح الحاويات العادية  
خدمة صيانة وإصلاح الحاويات المصنوعة  
مزاولة أعمال نقل الحاويات المبردة (PTU)  
خدمة تصليح الحاويات المصدرة



[www.ship-crew.com](http://www.ship-crew.com)

٨ شارع محمد رجب (إتصاد ملاك البستان) خلف فندق ميركوري - سابا باشا - الإسكندرية  
تليفون : ٥٨٤٢٣٩٨ (٠٢) تليفون/فاكس : ٥٨٤٢٥٢٨ (٠٢) ص.ب : ٢٢٠ سينى جابر - الإسكندرية





## مؤتمر ومعرض ميدمار جنوب البحر المتوسط 2007

عقد في محافظة بورسعيد مؤتمر ومعرض ميدمار جنوب البحر المتوسط 2007 خلال الفترة من 17-19/4/2007 تحت رعاية المهندس محمد لطفي منصور وزير النقل وبحضور الكسندر بيانكي وزير النقل الإيطالي والفريرق أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس والدكتور/ مصطفى كامل محافظ بورسعيد والفتان محمود ياسين والذي تم تقليده من قبل وزير النقل المصري كسفير لثوابها الحسنة لبناء شرق بورسعيد. كما حضر سفراء وقناصل إيطاليا والسعودية



عقد المؤتمر تحت رئاسة لواء بحري شيرين حسن محمود رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لوانى بورسعيد الذى قام باستلام رئاسة مؤتمر ميدمار 2007 من المهندس/ الطونيوس انطونيوس رئيس ميدمار 2006، وتم عقد المؤتمر عام 2005 في ميناء واغينا بإيطاليا تحت اسم ميدمار شمال البحر المتوسط 2005 وهو أول مرة يعقد خارج أوروبا وذلك تقديراً لماكنا مصر البحرية وفي بورسعيد لأمنيتها القصوى للتجارة بين العالم وأوروبا وبين مصر والتعريف بميناء شرق بورسعيد.

ويعتبر هذا المعرض والمؤتمر من الأحداث العالمية الهامة في مجال النقل البحري ويشارك في هذا المعرض 16 دولة من مختلف العالم هي: (إيطاليا - السويد - تركيا - أمريكا - هولندا - بريطانيا - الصين - البرتغال - فنلندا - نيوزيلندا - السعودية - الإمارات العربية المتحدة - مصر).

وتم اشترك 76 شركة بحرية وتوكيلات ملاحة من مختلف العالم (أوروبية - عربية - أمريكية) وميناء،

52 شركة إقليمية عارضة بالمعرض، 24 شركة مصرية متخصصة في مجال النقل البحري مما يكتسب فرص هذه الشركات في الإسهام في الاستثمار البحري في مصر.

ويبلغت الوفود المشاركة في هذا المؤتمر 196 وفدًا من هذه الشركات والمعارضين والتحديث وذلك بتنظيم مشترك بين وزارة النقل وهيئة قناة السويس وهيئة ميدمار المالية البحرية ومحافظة بورسعيد وقطاع النقل البحري بغرفة ملاحة بورسعيد واتحاد الغرف التجارية وهيئة التنمية الصناعية وهيئة الاستثمار.

عقد بالمؤتمر جلسات علمية تحدث فيها 20 متحدث من جنسيات مختلفة في موضوعات متعددة والمرتبطة بدول حوض البحر المتوسط من أهم ما تناولناه.

1- محلات الحاويات بالبحر المتوسط وإدارتها.

2- محلة حاويات شرق وغرب ميناء بورسعيد وتأثيرها على الموانئ الأوربية المتوسطية.

3- تنمية مشاركة مصر مع دول البحر المتوسط والاتحاد الأوربي من خلال ما يعرف بالمرات الملاحية السريعة واعتبار مصر أهم شريك في تجارة منطقة حوض البحر المتوسط.

4- تحقيق صلات تجارية بين الشركاء المصريين والشركات الأوربية والآسيوية والعارضة.

افتتح المهندس/ محمد لطفي منصور وزير النقل المصري الجلسة الافتتاحية التي أقيمت بمبنى هيئة موانئ بورسعيد على يد خالها الوزير المصري كلمة قال فيها: «أدبتم مصر على فتح ذراعيها لدول العالم خاصة دول الجوار المتوسطي وعلى أفريقيا وإيطاليا ولكن واضعة في الاعتبار أنها جزء لا يتجزأ من أسواق العالم العربي والتاريخ يشهد على دور مصر المحوري كملتقى اتصال بين قارات العالم أجمع وعلى ما التوزيع لعبت

موانئ السويس والبحر الأحمر ورشيد وميناء البحر المتوسط في مصر وكل من موانئ البندقية وجنوا في إيطاليا دوراً محورياً كقوابل ممر تجارة الشرق والغرب واليوم ظهرت موانئ بحرية أخرى عملاقة مثل ميناء شرق بورسعيد وميناء السفنة لتنافس وتنافس موقع الصدارة.

وكان النقل وسيتقل يوماً شريان الحياة لبلد دولة فاطرك والآخر ويخطط السكك الحديدية هي الشرايين والأرادة التي تنقل عليها المواد الخام والمواد المحسنة والغذاء والبشر. ويعتبر النقل البحري شريان الحياة للاقتصاد العالمي والخطى وموارد العالم الأساسى وسيلة النقل الأساسية بين منطقتي ومستطوكتي العالم وعلى الحكومات والقطاع الخاص والإعلام أن تدر ما هذه الاممية لتجنب حدوث اختناقات وتناطح في النمو الاقتصادي، إذا ما استمرت الصناعات والزوارق في العالم تتنح ولا تنقل هذا الإنتاج باليساسة المناسبة في الوقت المناسب وأيضا بالتكلفة المناسبة.

والوانئ هي البوابات وبنق الزجاجة التي تتسبب منها التجارة (صامرات وواردات) فيدون الموانئ لا تستطيع أي دولة أن تنمو وتتفاعل مع العالم حتى الدول التي لم تتمم بهذه الموانئ تكتح لها عن منافذ وموانئ في دول الجوار الصديقة معها هو الحال في سويسرا والفاصا ورواند ونيبال.

ويؤكد الوزير المصري أنه ستظل مصر وقناة السويس هي الصلة الرابطة بين الشرق والغرب وكما نشطت حركة التجارة بينهما كلما زادت أهمية مصر وقناة السويس والنقل البحري والموانئ المحيطة بهما. إننا هنا نتحدث عن الحاجة إلى موانئ حديثة ومشورة وغير تقليدية موانئ معلقة تستطيع ما تقدمه من خدمات وأنشطة القيمة المضافة أن تجذب كبرى الخطوط الملاحية والسفن العملاقة. نريد لوانئنا أن تقف على قدم المساواة مع موانئ زيورام وسفانغورة وديس وجيايتور وفي الموانئ التي لا تخدم تجارة وبلتها فقط ولكن تجارة الصديقة والملاحة والعالم أجمع.

وأما السبب علت القيادة السياسية منذ منتصف التسعينيات على إنشاء موانئ مصرية بحرية مثل ميناء شرق بورسعيد

عقد المؤتمر تحت رئاسة لواء بحري شيرين حسن محمود رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لوانى بورسعيد الذى قام باستلام رئاسة مؤتمر ميدمار 2007 من المهندس/ الطونيوس انطونيوس رئيس ميدمار 2006، وتم عقد المؤتمر عام 2005 في ميناء واغينا بإيطاليا تحت اسم ميدمار شمال البحر المتوسط 2005 وهو أول مرة يعقد خارج أوروبا وذلك تقديراً لماكنا مصر البحرية وفي بورسعيد لأمنيتها القصوى للتجارة بين العالم وأوروبا وبين مصر والتعريف بميناء شرق بورسعيد.

ويعتبر هذا المعرض والمؤتمر من الأحداث العالمية الهامة في مجال النقل البحري ويشارك في هذا المعرض 16 دولة من مختلف العالم هي: (إيطاليا - السويد - تركيا - أمريكا - هولندا - بريطانيا - الصين - البرتغال - فنلندا - نيوزيلندا - السعودية - الإمارات العربية المتحدة - مصر).

وتم اشترك 76 شركة بحرية وتوكيلات ملاحة من مختلف العالم (أوروبية - عربية - أمريكية) وميناء،

52 شركة إقليمية عارضة بالمعرض، 24 شركة مصرية متخصصة في مجال النقل البحري مما يكتسب فرص هذه الشركات في الإسهام في الاستثمار البحري في مصر.

ويبلغت الوفود المشاركة في هذا المؤتمر 196 وفدًا من هذه الشركات والمعارضين والتحديث وذلك بتنظيم مشترك بين وزارة النقل وهيئة قناة السويس وهيئة ميدمار المالية البحرية ومحافظة بورسعيد وقطاع النقل البحري بغرفة ملاحة بورسعيد واتحاد الغرف التجارية وهيئة التنمية الصناعية وهيئة الاستثمار.

عقد بالمؤتمر جلسات علمية تحدث فيها 20 متحدث من جنسيات مختلفة في موضوعات متعددة والمرتبطة بدول حوض البحر المتوسط من أهم ما تناولناه.

1- محلات الحاويات بالبحر المتوسط وإدارتها.

2- محلة حاويات شرق وغرب ميناء بورسعيد وتأثيرها على الموانئ الأوربية المتوسطية.

3- تنمية مشاركة مصر مع دول البحر المتوسط والاتحاد الأوربي من خلال ما يعرف بالمرات الملاحية السريعة واعتبار مصر أهم شريك في تجارة منطقة حوض البحر المتوسط.

4- تحقيق صلات تجارية بين الشركاء المصريين والشركات الأوربية والآسيوية والعارضة.

افتتح المهندس/ محمد لطفي منصور وزير النقل المصري الجلسة الافتتاحية التي أقيمت بمبنى هيئة موانئ بورسعيد على يد خالها الوزير المصري كلمة قال فيها: «أدبتم مصر على فتح ذراعيها لدول العالم خاصة دول الجوار المتوسطي وعلى أفريقيا وإيطاليا ولكن واضعة في الاعتبار أنها جزء لا يتجزأ من أسواق العالم العربي والتاريخ يشهد على دور مصر المحوري كملتقى اتصال بين قارات العالم أجمع وعلى ما التوزيع لعبت





# خلال الفترة ما بين 17 - 2007/4/19



خلفا بسطم دعاية لتستعيد مصر دورها الريادي في نقل تجارة العالم لخناصية.

إن التغيرات التي تحدث في صناعة النقل البحري سوية وبشكله وذلك لظارما عليها مواكبتها نفس السرعة والتأثيرات وتبدل المخبرات بين الدول الصديقة وذلك لفرزتي سفن قفاية بشرفين محالي وزير النقل الإيطالي وكذلك طبيعة الموضوعات التي سيبحثها المؤتمر على مدى أيامه وكذلك أحدث ما وصلت إليه تكنولوجيا صناعة النقل البحري في العالم والتي عرضت في المعرض وصيدف الوزير المصري .

إن إعتقد هذا المؤتمر العالى هذا في ميناء شرق بورسعيد بعرض سافرة مشجعة لنا في وزارة النقل للمضي قدما فيما نخطط لوانشيتنا لكنكون جازمة لعمدة الاقتصاد المصري واقتصادنا لمنطقة دول الجوار المصرية ، نصير بولاية افريقيا أوروبا والبحر لقارة آسيا والساحل الشرقى لأمريكا نتلق موانئها جميعا ونقل وتستقبل في موانئها، وبمر قناة السويس ما بين 16 إلى 4 ألف سفينة سنويا، وتداول بموانئها التجارية والاقتصادية ما بين 320 مليون طن / 4,7 مليون حاوية مكافئة أي أن حوالي سبع 1/7 ما ينقل بحرا في العالم يمر من خلال مصر وموانئها.

واختمت الوزير كلمته دعينا نغير النظرة الضيقة القديمة للنقل البحري المصري والموانئ التقليدية وخدمات الشحن والتوزيع ولتعزيز إلى خدمات التأمين والتوزيع وإعادة التمسك وكل أنواع الخدمات اللوجيستية الأخرى.

وقال الفريق أحمد لى فاضل رئيس هيئة قناة السويس إن قناة السويس من أكثر الممرات الاستراتيجية في العالم وشرائنا لخير وباعا للتواصل العالمى وحركة التجارة العالمية، بما يحققه من وفورات لسفن التجارة على الطرق البحرية بين دول الشرق والغرب، فهذا الشريان يحقق وفورات في المسافات البحرية بين هذه الموانئ تتراوح ما بين 22% و68% الأمر الذى يساهم في خفض تكلفة النقل البحري وزيادة حركة التجارة العالمية المتوقعة بحرا عبر هذه القناة ففئة السويس تمكنت خلال سنوات السابقة من نقل حوالي 4450 مليون طن من مختلف البضائع تقلت على تونجات وأحجام مختلفة من السفن، وتشير آخر الإحصائيات في عام 2006 إلى نقل حوالي 630 مليون طن بضائع عبر القناة تمثل حوالي 98,5% من إجمالي التجارة العالمية المتوقعة بحرا، منها حوالي 260 مليون متحمل بحرا، 30% من إجمالي تجارة البضائع الموانئ المتوقعة بحرا.

وصياف «فاصل» وقد تحقق ذلك بما قمته وقامت به هيئة قناة السويس على مدار السنوات السابقة من إنتاج منظومة متكاملة لتطوير هذا المرفق الحيوى لشتلت على تطوير البحري للنقل وسكانه الطاقس للساحل بما قدره 62 ألف قدم وزيادة حجم السفن العابرة لتصل إلى 220 ألف طن ساكن، وتطوير المعدات والآلات لضمان تقديم كافة الخدمات اللازمة للسفن

العابرة وتطور وسائل الدعم اللوجي وتطوالت الاتصالات لضمان سلامة وأمن السفن العابرة وتطوير السياسات التسويقية لضمان جذب أكبر قدر من السفن العاملة على الطرق الملاحية المرتبطة بقناة السويس، وليس ذلك فحسب بل إن هيئة قناة السويس عازمة على الاستمرار في تطوير القناة والخدمات المقدمة للسفن بما يتواءم مع التطور الحادث في نشاط النقل البحري وحتى تظل دائما شرينا فخير العالم أجمع.

وقال السيد/ الدكتور يسرى الجبار وزير النقل الإيطالي إن هذا المؤتمر يعتبر باكورة التعاون بين بورسعيد وإيطاليا وأنه سيتم عرض ما تنتج به بورسعيد في كافة الشركات العالمية من خلال الشركات الخاصة والصكبة الإيطالية سوف تدخل لرفع هذا التعاون بين الموانئ الإيطالية والموانئ المصرية واستغلال الميناء البحري شرق بورسعيد بأشياءه أحد الموانئ الواحدة في منطقة البحر المتوسط وتشجيع أصحاب شركات الملاحة لزيادة عدد الشركات العاملة بين البلدين وأنه جرى التنسيق مع وزارة النقل المصرية لإقامة الزيارة مرة أخرى في إطار هذا التعاون ومعا مطر الهيثم الإيطالية وأشار وزير النقل الإيطالي بموقع بورسعيد وأختارها إقامة المؤتمر البحري الدولي ميمعا سأت 2007 على أرضها، كما أنها باتت الآن لشر في إيطاليا ومصر في مجال النقل البحري وقال إن إيطاليا ترغب في مزاينة دورها كشريك مهم في مصر

في أن تكون لمر الرئيسى لصادرات المصرية إلى أوروبا، وقال الوزير البحرى شيرين حسن رئيس هيئة موانئ بورسعيد أن هذا المؤتمر والمعرض يفتنى أن يعد كنقطة انطلاق للموانئ المصرية وهو دليل على ما تتمتع به مصر من مكانة في البحر المتوسط حيث تتوسط حركة التجارة العالمية التي تجوب بحر العالم وخاصة إذا عطا أن حوالي 36% من تجارة أوروبا مع البحر المتوسط تنبثق من مصر وما يعطى أهمية خاصة للموانئ المصرية تتزايد مع بدء إقام ميناء شرق بورسعيد بدوره للتعامل كبرية أوروبا لكل من آسيا وأفريقيا والعالم العربى وكخطوة الأولى لكل ما هو قائم من آسيا والخليج العربى إلى المتوسط

التي يمكن لكل ما هو قائم من آسيا والخليج العربى إلى المتوسط كبرية أوروبا لكل من آسيا وأفريقيا والعالم العربى وكخطوة الأولى لكل ما هو قائم من آسيا والخليج العربى إلى المتوسط والوزير البحرى شيرين حسن رئيس هيئة موانئ بورسعيد أن هذا المؤتمر والمعرض يفتنى أن يعد كنقطة انطلاق للموانئ المصرية وهو دليل على ما تتمتع به مصر من مكانة في البحر المتوسط حيث تتوسط حركة التجارة العالمية التي تجوب بحر العالم وخاصة إذا عطا أن حوالي 36% من تجارة أوروبا مع البحر المتوسط تنبثق من مصر وما يعطى أهمية خاصة للموانئ المصرية تتزايد مع بدء إقام ميناء شرق بورسعيد بدوره للتعامل كبرية أوروبا لكل من آسيا وأفريقيا والعالم العربى وكخطوة الأولى لكل ما هو قائم من آسيا والخليج العربى إلى المتوسط

وقال الدكتور / مصطفى كامل محافظ بورسعيد أنه يرحب بهذا المؤتمر على أرض بورسعيد التي تمتلك أفضل موقع في



العالم وأهم ممر ملاحى على وأضاف قد أن الأوان الركى تأخذ بورسعيد نصيبها من خلال الهيئة المحورى الركى بشرق بورسعيد المنطقة الصناعية في أهم وأكبر منطقة في العالم على مسافة 200 كيلو وهي مؤهلة لتكون أكبر مركز لتجارة المائىة وينتظر بورسعيد مستقبلا كبريا وأحياء المنطقة بالكامل.

وقام المهندس محمد لطفي منصور وزير النقل والمرفق بفتحافتاح المعرض بأجنحة المنطقة والتي تعرض أحدث ما تم التوصل إليه في صناعة النقل البحري بوجت العديد من المحطات بين أكرافا المتخصصة في تلك الصناعات والأشعة وقد تواهت أعداد كبيرة من المهنيين بصناعة النقل البحري في مدينة بورسعيد وجميع محافظات مصر والدول العربية والأجنبية وقامت بعض الوفود بزيارة ميناء شرق بورسعيد ميناء القرن وايناء الأبعد لثوليت على أنشطه المنطقة.

وقام الرئيس أيضا ومرفقاه برفع العلم المصرى على المنابرتين جمال الدين بابوي، لاهاب ميناء، ومياط وذلك لتحسين كفاءة العمل بالميناء وقد تم تشجيع ميناء بورسعيد بشركة التسامح لبناء السفن على إحدى شركات هيئة قناة السويس.

في المؤتمر الصحفي الذي عقد صرح المهندس محمد لطفي منصور وزير النقل وأعلن أنه سيتم طرح المخطط العام لميناء شرق بورسعيد خلال شهرين والذي سيحدد بدقة الخريطة الاستثمارية للميناء مع دعوة الشركات العالمية للاستثمار بالميناء وأضاف أن الزيارة بدأت في إعداد مخطط جديد ميناء غرب بورسعيد الذى يبدأ تنفيذه عام 2008.

وقام الرئيس أيضا ومرفقاه برفع العلم المصرى على المنابرتين جمال الدين بابوي، لاهاب ميناء، ومياط وذلك لتحسين كفاءة العمل بالميناء وقد تم تشجيع ميناء بورسعيد بشركة التسامح لبناء السفن على إحدى شركات هيئة قناة السويس.

في المؤتمر الصحفي الذي عقد صرح المهندس محمد لطفي منصور وزير النقل وأعلن أنه سيتم طرح المخطط العام لميناء شرق بورسعيد خلال شهرين والذي سيحدد بدقة الخريطة الاستثمارية للميناء مع دعوة الشركات العالمية للاستثمار بالميناء وأضاف أن الزيارة بدأت في إعداد مخطط جديد ميناء غرب بورسعيد الذى يبدأ تنفيذه عام 2008.

1- الاهتمام بالعلاقة المصرية للمتوسطية خاصة مع إيطاليا في أفريقيا والصورة لويشة عمل على مستوى المصادرة الزواء (نقل - تجارة - استثمارات - موانئ وصناعات القرار من الاتحاف الفاس لتحويل المنطقة الصناعية لشرق بورسعيد لأهم ميناء صناعية بصدر وتحويل ميناء شرق بورسعيد إلى أهم ميناء بحري بالمحيط المتوسط قبل مناطق أخرى وموانئ أخرى بأشياء حاكم الجغرافيا والنقل البحري وبطبيعة شفق التجارة من الشرق إلى الغرب وحتى استقلال أهمية قناة السويس ونجاحاتها الحقة.

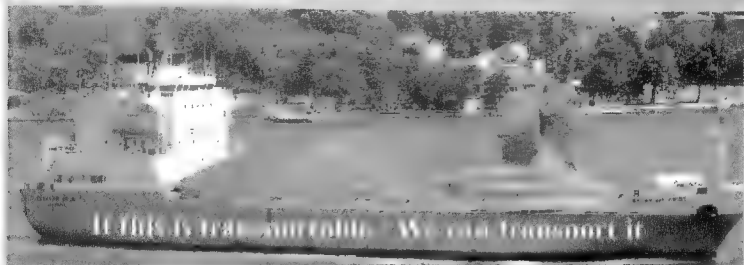
2- من ضرورة سرعة تنفيذ المرحلة الأولى على الأقل من المشروع شرق بورسعيد التكمال (الميناء المحورى اللوجيستى - المنطقة الصناعية - المنطقة السياحية - المنطقة الإدارية) بتقرير الهيئة الأساسية والتشريعية وتطبيق قرار رئيس الجمهورية رقم 271 لسنة 1999 بتوجيه جهة التعامل مع اغتيراء المشروع الجوى لصرى لصرى - وقاطرة التمسك الاقتصاد المصرى بغير لتقرير الهيئة البنى الصادر رقم 2005.

3- تشجيع هيئة قناة السويس والشركات والصينيين والأسويين والأوروبيين وخاصة الإيطاليين رجال الأعمال المصريين على تنفيذ مشروعات صناعة مشتركة وصناعات وأشعة القيمة للصفحة في شرق بورسعيد (منطقة ميناء) مع تشجيع الإيدى لصناعة حوارات مشتركة تضم هيئة قناة السويس والقطاع الخاص بشركا، حكوميين وتشجيع شركات القطاع الخاص فى إنشاء شركات إيجيستيات وشركات تأمين سفن والقوارب.

4- إنشاء هيئة النقل البحري ليست شركات نقل بحرى وموانئ وتوكيلات ملاحية نقلها في مصر أكثر من 40 نشاطا صناعية مختلفة وأيدى من تغيير النظرة الضيقة التقليدية حتى يمكن لمر من استغلال من موانئها وتوفير الخدمات البحرية موانئها وساحتها بمعقوها الشامل (ميناء الصيرة قدم 14 حدة من مخرج تأمين السفن بالوقود، وميناء بورسعيد بمكانة أن يتم أكثر من 20 حدة) مع قيام ميناء البقاء بتعاون مع عرب الملاحة واستثمار العرف الجارية والقطاع الخاص بأعداد دخل من الخدمات.



# A. K. NAGGAR GROUP



***Egypt's fully integrated transport group offered through three divisions***

**Service:-**

- Egyptian Container Line Logistics
- Naggar Shipping Company
- Alexandria Superintending Company

info@egyconline.com  
info@naggar.com  
alexsupco@naggar.com

**Ship Owning**

- NSC Chartering
- Egyptian Container Line

**Technical**

- Damietta shipping & marine service Co.
- Norna Shipping Corporation ( Ship Management )
- Dan Reefer ( Cold Chain Managers )
- Naggar Engineering ( Ship Repairs )

*Your Cargo is in safe hands. We are committed to Quality, service speed & efficient cargo care.  
Through a team of dedicated professionals*

**And**

**IT IS ALL UNDER ONE ROOF  
CALL US FOR MORE DETAILS**



A Member of A. K. Naggar Group



**Head office: No. 20 - Patrice Lumumba Street, P.O. Box 622 Latina District, Alexandria 21131 - Egypt**

**Tel.: +203 3906000, Fax: +203 4890122,**

**Email: info@egyconline.com / info@naggar.com / chartering@naggar.com**

**Cairo Office: No.37. Baghdad Street, Cairo - Egypt, Tel.: +202 2917560, Fax: +202 2917536**

**www.egyconline.com**

**www.naggar.com**

## A. K. NAGGAR GROUP

**The Transport Professionals of Egypt**



# كرامة هذا الحزب .. سرعة دفنه أليس هنكم رجل رشيد



كلها هممت أن أندمج في العمل السياسي من خلال تفعيل عضويتي المجددة في الحزب الوطني يحدث ما يجعلني أترجع بقوة وأعود إلى صوابي من جديد فضلاً البقاء في صفوفه من أحترهم وأقدريهم من أبناء هذا الوطن، والحقيقة أن همتي هذه ليست مبعث تفكير من جانبي أو إعادة لتقييم للموقف العام داخل الحزب تجعلني أهم وأهتم بالاندماج في الدوايا فيه، لكن الحقيقة أن هناك شخصية محترمة تعشق تراب هذا الوطن نصحتني بضرورة الانخراط في العمل السياسي من خلال هذا الحزب ولا صير من كونك شبه معارض ولك أيديولوجياتك ومرجعياتك المغايرة فالمفروض - من وجهة نظره - أن هذا الحزب يجمع بين جنباته كل التيارات من أقصى اليمين إلى أقصى اليسار فلماذا تقف بعيداً وتترك الجمال بما حمل؟

في خير كان لكتي أشق مصر وتراب مصر وأشق الحرية المسولة، أكره الفوضى والفساد، أبحت من مشاركة سياسية فعالة، أشتى أن أكون عنصراً بناه غلاً في وطن يحتاج كل جود مخلص ولكن كيف السبيل والوطن مصاب بجلطات متعددة جعلت شرابته سسودية والدماء شبه متجمدة، إنني أدرك مصر أن يتطور إلى مستقبل مصر ... حقيقة إنني شخصياً لا أستطيع أن أنتقل إلى المستقبل بطريقة سليمة إلا كما ينبغي، فالعناصر مزعوم بكل صنوف الفوضى والفساد واللامبالاة والأزمات التي طلت مثل الليل وسالت الإحباط، إنني أبحت من بارقة أمل وسط هذا الكون من الإحباطات لكن أين هذه البارقة المرجوة؟ هل هي في الحزب الوطني؟ أم هي في لجنة السياسات؟ هل أجد لها في قساة مصر؟ حقيقة أنا أبحت عنها في كل كتاب من يجمعها بدائي برمجكم الله.

## يبدوان ...

والعمليات السوفيتية ستؤتي ثمارها عما قريب الحق ... بهم  
• المسلمون في أوروبا وخاصة أوروبا القديمة سيواجهون العديد من  
الكتاب والمصاحب والأزمات، خاصة مع وصول ساركوزي لكم  
الفرنسي، وبعد ترشح أنجيليا ميركل على عرض ألمانيا.  
والصدام على الإخراش المسلمون والنظام الحاكم وصل نقطة اللاعودة  
فالمصالح على المكشوف بين الغرباء، النظام الحاكم في مصر  
يقول بين الإنسان سيستغلون قواعد اللعبة الديمقراطية للوصول  
لحكم ويصنع مستقبلهم عليها، ويقذفون بإسالم الديمقراطية الذي  
أوصلهم للحكم والإخراش يقولون أن النظام يقوم بتطبيق وتقليد لأجندة  
أمريكية لتخفيف منابر الأصولية والرجعيات الدينية.  
• كل من حركتي حماس وفتح جلطة في شريان المقاومة الفلسطينية  
إن كان ذلك مقاومة حقيقية.  
• جمال حمادة جزء من تاريخ مصر التي يهاجم «مفكر» القمية  
الحقيقية الباقية من الزمن الجميل ... ترى من الرابع ومن الخامس  
ولمسة من؟  
• ممتاز (معارض في أي) القط ... إذا لم تستع فأكذب ما شئت.  
• محمد علي إبراهيم ... حتى الآن لا أدري لماذا وكيف تولى رئاسة  
تحرير الجهورية.  
• أسامة سوايا ... والله العظيم حرام ... حرام ... حرام ...  
• عبد الله كمال ... اتفقت من التخليق  
• عادل حمودة ومحمد الباز «إن طلع العيب من أهل العيب يبقى في»  
أطب حياها.

كان هذا الرجل الحكيم ... ومازل على قناعة بأن المشاركة السياسية على أي مستوى  
أفرض من الإعراض والتحقى إلى صفوف المعارضة أو على قناعة من الحياة الحزبية  
بالمعنى السليم لها غير موجودة في مصر الآن وأن تكون مستقبلاً ... لذلك في عدم ضياع  
الوقت في تكوين وإنشاء أحزاب أن تكون في يوم من الأيام لعالة أو مفيدة من أجل ذلك  
فالحزب الوطني ... من وجهة نظره ... هو الحل ...  
وسواء كان الحزب الوطني هو الحل أو الإسلام هو الحل أو اللي بالي باك هو الحل ... اللهم  
إن يكن هناك حلول جذرية لهذه التلال من المشاكل والأزمات التي تكاد تصف مستقبل  
البلاد بعد انتخابات مجلس الشعب الأخيرة والتي أفرزت من سطرو أسود صفحات  
في تاريخ الحياة السياسية المصرية حيث حرب السياسات بين مرزوقي مدحوش إسماعيل  
ومرشد أرواح الضميا وبين مرزوقي هاني ومرزوقي الحق والمليحة وبين مرزوقي حيدر  
البيدوي ومرزوقي وجب هلال حميدة ... ناهيك عن التديلات الغير مستوية وعن حديث  
فحش مرزوق من راحة الضمير بعد إقرارها بعد هذه الانتخابات أيقنت أن الفكر الجديد  
ما هو إلا تزوير جديد ... فشل جديد ... فساد جديد وكثفت مالا في نفس للكان بطنان  
«كرامة هذا الحزب سرعة دفنه» ومع مرور الوقت ومع وجع فضيلة التسامح والتسامح  
اقتربت من هذا الحزب من جديد في فصل جديد من فصول «الأنشطة السياسية» حيث  
استعداد الحزب لانتخابات مجلس الشورى التي ستجرى خلال بدايات هذا الشهر وخلال  
مناظراتي ومياشتي لأداء الحزب خلال هذه الأيام زاد يقيني بأن هذا الحزب غير إنهم  
- رجال الحزب - غير قانوني بنا، ما جسور تصل بنا إلى المستقبل وتلتقنا من غيابه  
وغيابات أنفك المعاصر.

إنني على أي حال (رجال) الحزب الوطني، علواً أقصد (أعضاء) الحزب هم أسوأ دعاية  
له، إنه حزب بلا كوار خلافاً له مبدعة ولا تميز بالإخلاص والانتماة لفكرة الحزب، إنهم  
مجموعة من المرتزقة والطايعين بلا أجددة ولا أفكار ولا برنامج، إن المصالح الشخصية  
الرخيصة الضيقة هي البرنامج وهي المصالحات الكبرى واليذهب الوطن إلى البصيمي  
لحزب يعيش حالة فوضى من التناخل وحالة عدم إعتزاز من الفشار، رجال الحزب  
يعاربون بعضهم البعض لا من أجل مبدأ ولا عقيدة وإنما من أجل المصالح الشخصية،  
أعتقد أن دور الحزب الوطني يجب أن يتوقف عند هذه المد ويتم البحث عن إنشاء وتكوين  
حزب جديد يكافئ جديدة يكتاف جديدة بناء على قاعدة جديدة وشرعية لا يكون قائدها من  
أبناء وأعضاء حركة السياسات، بل تكون الكاروا من أبناء مصر يطولها وعرضها، إن أبناء  
مصر المخلصين كثيرين ولكن يحتاجون إلى مناخ ملائم وتنظيف وعضي العمل والإجادة  
إنني وللأسف الشديد أشتى إلى هذا الحزب بكنفوش الأعضاء وليس برعاية وقناعة في  
أفكاره وطريقة أداء.

حاولت المشاركة البائدة أكثر من مرة لكن عوامل (الطرد) كانت أقوى بكثير من عوامل  
الجلب، الجهة والمرتزقة والمعاظين هو الكاروا، ومع القيادات لذلك أبعد الشباب وغربت  
القيود الحقيقية المحترمة من الساحة، لقد أصبحت على يقين أن أمثالي من الشباب  
عشاق هذا الوطن لا مكان لهم تحت سقف حزب قائم لا يستلهم ولا يجرؤ على اتخاذ  
القرار - أي قرار - حتى قرار اختيار مرشحيه لنفوس الانتخابات، لا يستطيع هؤلاء  
اختيار حرام بل ينتظروا من الهاميين أن تتخذ من القرارات ما يدفعهم للحرج  
والهرج والمزج وأنا واحد من أبناء هذا الشعب أشعر بالافتقار والبس لكاد أتصور كمدا،  
لكن لولا نصيب من إيمان في القلب وطلاقة نور بلوح في الأفق وسط تلك الإخفاقات لكتت



# المرأة العربية .. تتكلم



**المرأة العربية تتكلم هو برنامج نعد ومنفذ بالاشتراك مع مشروع الاتصال بالصحة وهيئة إنقاذ الطفولة حيث يسعى إلى الوصول إلى كل امرأة سواء في الحضر أو الريف وتدريبها وتعليمها وتوعيتها حول حقوقها الصحية لنفسها وزوجها وأولادها وكذلك واجباتها نحو المجتمع حسب الإطار الاجتماعي والثقافي والاقتصادي والسياسي وهو دور تقوم به مكتسب ويتغير بتغير المكان والزمان.**

**بقلم / وسام غنيم**

- التمرن على المشاركة والقيام بالمهام المحددة والمتفرقة.
- إتاحة الفرص لمناقشة جدوى وبريدنا ما نقوم به وما نقوم به الآخرين.
- مساعدة الأفراد على مواجهة ما يعانونه من مصاعب.
- اتخاذ مواقف جماعية حول أهداف بعيدة الأمد.
- مناقشة كل ما يهم المجتمع وإيجاد السبل للتغلب على هذه الشؤون.
- إلقاء على الشبكات الاجتماعية (جهات تحصل منها على معلومات عن الحياة العامة)
- الشؤون الاجتماعية - المراكز الدينية - المؤسسات المتخصصة (المواد ...)
- الجهات تساعد في تطوير مجتمعنا المحلي.
- الزيارات الدينية - المحافظة - مراكز الطوبى - المجلس المحلي ...)
- مجموعات عامة في المجتمع المحلي
- (مجموعات أهلية - اللجنة الصحية بالقرية - لجنة البيئة - المركز الاجتماعي ...)

## المحور الأول: المشاركة في الحياة العامة

كل امرأة تقوم بهذه الدور مختلفة داخل المنزل وخارجه وتتخطى جميع أنماط لشعبية مع الرجال والنساء وريدها تتعرض المرأة أثناء مشاركتها في المجتمع بنوع من السطو والمضايقات من الرجال ولكن يجب عليها فرض احترامها عليها.

« وصاركة المرأة مع الرجل في نقل الأسرة (يجب أن تراقبها مساواة في الحقوق والواجبات). »

« وإذا الرجل يطلب الرضى والتصميم والرضى من داخل الأسرة، وفي المجتمع وفي العلاقة مع المرأة »

« تتلقى مكانة المرأة في الحياة اليومية عن طريق .. »

- قدرتها على اتخاذ القرار.
- إمكانية حصولها على الخدمات بما في ذلك التعليم والعمل والتمتع بالصحة والتسهيلات الإدارية والخدمية (التدريب المهني، الترقية، التقريب أثناء الخدمة، القروض ... إلخ). التصرف في الدخل.

## المحور الخامس: صحة الأسرة ورفاهيتها

يبحث هذا المحور من أهمية معرفة الزوج للمشاكل الصحية التي تشهدها بها الزوجة المتعلقة من الزوجة وتلقوا من الألف والولد يسمح بمناقشة جميع المواضيع.

« أصحاب الزوجة للخدمة الصحية الطبي .. مساهمتها في المهام المنزلية. »

« ما هي الأسباب التي تساهم في مشاركة الرجل »

« بناءً على من الألف والمودة »

« تشجيع الزوج على المشاركة بين الزوجين »

« تزويد الزوج بمعلومات صحية ليتفهم خصوميته الاجتماعية. »

في هذا المحور يوضع أشكال ومظاهر العنف ضد المرأة

« العنف الاجتماعي »

- معاملةات المرأة في الطريق العام
- التحرش الجنسي لها
- عدم السماح لها بإبداء القرار
- العنف المنزلي

« إشراك المرأة في مراكز القرار »

« حرمانها من التفرقة في مجال عملها لأسباب تتعلق بنسبها »

« إظهارها بصورة سطحية وبإيماءة في وسائل الإعلام »

« حرمانها من مساهمتها »

« العنف الأسري »

« أكثر حوض العنف ضد المرأة سواء كانت زوجة أو أخته ويحدث في كل المستويات »

« الاجتماعية والاقتصادية والتعليمية المهنية في كل البلدان بما في ذلك البلدان العربية. »

\*\*\*

وفي هذا البرنامج فريق من المربين المعطاء الذين يبدلون كل الجهد لتجانب هذا البرنامج د/ مشيرة الشافعي وكيل أول وزارة الصحة سابقا ود/ توحيد خليل مشروع الاتصال بالصحة وإل فرحات من هيئة إنقاذ الطفولة.

## المحور الأول: تقدير الذات وتعزيز الثقة بالنفس

وفي هذا المحور يهتم البرنامج بالتركيز على قدرة المرأة على تغيير دورها الاجتماعي الموروث إذا شعرت بأن ذلك يحرمها من الكثير من حقوقها في الاستمتاع بالحياة في ظل ما يمر الله به كل امرأة لها الحق في الحصول على التعليم ولابد أن نربي كل فتاة بلواث التعليم وذلك لتتمكن المرأة من العمل على تحسين أحوالها وأحوال أسرتها على السواء.

« كذا يفرض هذا المحور ظلم التمييز الاجتماعي بين الأثرياع وهو ما يسيى بالجنس حيث مازالت تحسن الرجل من المرأة على مستوى الأسرة والمجتمع حيث إذا لم يتغير هذا التفكير لا نصل إلى حالة التنمية لأن ذلك يخلق التثنية إذ لا يمكن الدول النمو بجهود نصف سكانها بينما يكون النصف الثاني خارج العملية التنموية. »

## المحور الثاني: اتخاذ القرار ومهارات التفاوض

يركز البرنامج في هذا المحور على توضيح الصعاب التي تواجه مشاركة المرأة في اتخاذ القرار داخل الأسرة وبالتالي داخل المجتمع. ومن الأسباب وهو أحد الأسباب الآتية:

- تنقص مستوى التعليم.
- قلة الخبرة في المناقشات.
- قلة التعرض لحوادث تتطلب اتخاذ القرار.
- أساليب وعدم الجرأة.
- الخوف من نتائج القرار غير الصائب.

« موقف الرجل السبي (الاب، الأخ، الزوج) .. موقف للمجتمع المحافظ. »

« هو حثا كل سبب من هذه الأسباب التي تدركها نجد أننا نعلم في معظمها أو ربما كلها مع اختلاف النسب ولكن لكي تشارك في اتخاذ القرار يجب أن تملك صفات المفروض الناتج وتتلقى مهارات التفاوض الجيد. »

- عدم فرض أحكام مسبقة.
- الثقة بالنفس.
- الإيمان بالحواس.
- المرونة.
- الصبر والمثابرة.
- هدف واضح.
- عدم التسرع.
- تعلم مهارات السمك عندما يجب وكيفية.
- الإصغاء الجيد.
- التفكير بربوية.
- الكلام الواضح.
- الإقناع.
- حل المشاكل الحقيقية والمحتملة.
- التقبل بالنسبة القائمة على التنازل المتبادل.
- وكل نقطة مما تدركها لها فن في تنفيذها يجب أن نتعلمه فمثلا الإصغاء الجيد. أولا إيداء التفاوض مع الطرف الآخر
- فهم ما يقول جيدا مع فهم وضعه
- سعيه للشفقة والحيث من أساليبها وتعديلها.
- مساعدة الآخر على ربط المشكلة بأشياءها.

## المحور الثالث: الشبكات الاجتماعية

هذا يوضح البرنامج أهمية الدعم الاجتماعي فالدم الاجتماعي له مصادر متنوعة منها ما هو قريب والقرارات والنتائج الخاصة بالجماعة. فالدم الاجتماعي له مصادر متنوعة منها ما هو قريب ولا بد من (إلادان - الأسرة - العائلة) ومنها ما هو بعيد أو خارجي (الحادرس - المؤسسات - مركز الاجتماعية - التحار - الأفراد) الإنسان لا يستطيع أن يتغنى في عمله بحياته إذا لم يجد دعما أو تشجيعا من المحيطين به فالتشجيع والدعم الاجتماعي ضروري لتجانب الفرد وهذا يحدث من خلال الشبكات الاجتماعية والتي تبنى دور هام على صعيد الأفراد والمجتمع وهذا الدور هو

« توصيل الأفكار وزيادة الوعي. »

« كسب تعاطف ودعم الآخرين. »

« تزويد العضو بالقدرة على تحليل المواقف وتوضيح الارضية ووضع خطط عمل. »



# التغيرات المناخية خطر يهدد البشرية

## الحلقة الأولى

**نحن في أى فصل من فصول السنة؟ هل تستطيع عزيزى القارئ الإجابة ...** فلقد أصبحت الأحوال الجوية والمناخية - كما فلاحظ جميعها - غير مستقرة خاصة فى الأونة الأخيرة فتارة تدهمنا الأمطار فى غير مواعيدها وأحياناً تهب الرياح الساخنة فى فصلى الخريف والشتاء وشمه بلاد دمرتها فجأة الأعاصير والفيضانات وكم من مناطق تهددها مياه البحر بالفراق وكم من أيام تعایشنا مع فصول السنة الأربعة فى يوم واحد فما أسباب تلك التغيرات المناخية وما هى مدى خطورة الآثار الناجمة عن هذه التغيرات ...؟

**بقلم/ ولاء حمزة**  
منها وأراضيها بسبب ضعف مواردها الاقتصادية وقد صرح رئيس الوزراء البريطاني "توني بليز" (إن مواجهة آثار التغيرات المناخية سوف تكلف العالم ما بين 5 و 20% من إجمالي الدخل الخشفي لدول العالم سنوياً). وسوف تكون أولى ضحايا ذلك ستكون جزر المالديف بعد أن تخفى كلياً ما لم تتخذ إجراءات الحماية في الوقت المناسب، وقد أعلن الرئيس مائون هيد القيوم رئيس جمهورية المالديف التي تتكون من مجموعة جزر أن بلاده قد تخفى من الوجهة تماماً خلال قرنين من الزمان بسبب تغيرات المناخ.

بينما ذكر علماء البيئة أن ارتفاعاً للحرارة الجوى سوف يؤدي أيضاً إلى تجميد البحر الأزرق من نحو خمسين نوعاً من الأحياء، وبينما وذلك لعدم المقدرة على التكيف مع الاختلاف المتاح.

**●● أثار التغيرات على الإنسان ..**  
وسوف لا يسلم الإنسان نفسه من أثار هذه التغيرات إذ إن الارتفاع في درجة الحرارة سوف يؤدي إلى انخفاض مستويات إنتاج المواد الغذائية وهو أمر سيستبب في حدوث أزمات سوء التغذية خاصة في المناطق الفقيرة التي يعاني سكانها أساساً من مشكلة الجوع كما أن ارتفاع الحرارة سيؤاسع على انتشار أوبئة المناطق العارة وانتقالها إلى مناطق كانت خالية منها ولا يتكاثر ألاما إلى حالة لها ومن بين الأمراض التي يمكن أن تنتشر في العالم: الملاريا وبعد من الصلي الاستوائية.

**●● مصر ومخاطر هذه التغيرات**  
تشير التقارير والدراسات التي أشرفت عليها وحدة التغيرات المناخية بجهان لشئون البيئة أن ارتفاع مستوى سطح البحر يمكن أن يؤدي إلى المدى المتوسط والبعيد إلى تعرض مساحات متناقصة من ملقا إلى ومخاطرات الوباء البحري، لاضطرابات المراق كما يوجد بقدرة مساحات ضخمة من الأراضي الزراعية الخصبة الأملأ بالسكان وبسبب هجرة الملايين من ساكني هذه المناطق إلى الجنوب وضياح العديد من المدن والضواحي والصناعية والساحلية.

أما المشكلة الثانية والتي خدر منها الدكتور محمد عبد الفتاح القصاص خبير البيئة العالمي فهي تتيب إيراد نهر النيل من المياه بحيث يمكن أن يرتفع فجأة بنسبة تصل إلى 28% كما أنه يمكن أن يتناقص فجأة أيضاً في سبة أخرى بنسبة تصل إلى حوالي 76% وذلك بسبب إختلال توازن أحزمة المياه ومكائنا وخاصة في حوض نهر النيل من إحتمال انخفاض التاتج القوي من الجيوب وليس ذلك في مصر فقط بل جميع الدول التي تمتد على مياه الأنهار في أفريقيا. هذا ما قد التصور به في تحقيق جريدة الأخبار تحت عنوان **تغيير المناخ يهدد إقتصاد العالم**، كما أن الإشارة إلى أن القارئ الذي أصدره التغيرات أجدد نظيف رئيس مجلس الوزراء وتشكيل لجنة خبراء وطنية للتغيرات المناخية برئاسة المهندس ماجد جبر رئيس الدولة لشئون البيئة وأعضاء ممثلين من كل الوزارات والخبراء المتخصصين في هذا المجال وقد بدأ بالفعل انعقاد أول اجتماع لهذه اللجنة الشهر الماضي وتهدف اللجنة إلى وضع تصور سياسات والاستراتيجيات الخاصة لمصر التعامل مع هذه التغيرات ويتبنى هذا القرار في أن يضع تصوراً لتساعف في تحذيرات العلماء على مستوى العالم من خطورة التغيرات المناخية على كافة المستويات وخاصة الدول النامية والدول الساحلية والجزيرة، وقد طالبت مصر المجتمع الدولي والدول الصناعية بصورته بالارتباطات الخاصة بمساعلة الدول المتطورة بتوفير الدعم المالي والفني اللازم مع كل التكنولوجيات وتبني التحويل التكنولوجي لحد من أضرار التغيرات المناخية وقد قامت مصر بالفعل بتوقيع عدد من الشريعات في مجال تحسين كفاءة الطاقة وحماية الشواطئ الساحلية واستنباط وتطوير المحاصيل القادرة على تحمل درجة الحرارة والموجة.

**●● التكيف والتأقلم مع هذه التغيرات المناخية**  
نحن في سبة ضخمة استثمارات ضخمة لإعادة توطين السكان مع بناء حواجز على الشواطئ، من الصياح من القدرات مع توفير المحاصيل الزراعية مع استنباط أصناف جديدة من المحاصيل الزراعية يمكنها النمو في ظل الظروف المناخية الجديدة وأيضاً تحسين الموارد المائية وترشيد الاستهلاك واستخدام التكنولوجيا الحديثة للتقليل من الطاقة الشمسية والنووي الحيوي وتبني تعديل التوليد الاقتصادي لتتناسب مع وضع الطبيعة والمناخ الجديد.

في عدد القام سننتابل التغيرات القف الأروبي أن شاء الله

أجدد له بسببه وتعالى كل ما في الكون بمكاتبات ذات مقايير محددة وصفات وخصائص معينة بحيث تكفل هذه الخصائص توفير سبل الحياة اللازمة لكل الكائنات الحية فالتربة الطبيعية في حالتها العادية دون تدخل الإنسان تكون متوازنة وإنما حدث أن اضطراب في هذا التوازن لا تصبح البيئة قادرة على تلبية إحتياجات الحياة للإنسان ... إن الفساد في الأرض يعلم أو غير علم بفساد أو من دون قصد عاقبته وخيفة وأول المتضررين من هذا الفساد هو الإنسان نفسه.

**●● الإنسان هو المسئول الأول**  
إن الإنسان هو المتسبب الوحيد في إحداث هذا القف الذي انتاب البيئة فإنه وحده هو المسئول الأول من التغيرات المناخية وعن النتائج المترتبة عليها، ويوضح غار تاني أكسيد الكربون أشهر الغازات والمواد، التي لطالما الإنسان المعاصر في الهواء مما أدى إلى ارتفاع حرارة العالم ويحدث بسبب زيادة تركيز ثاني أكسيد الكربون في الجو إلى عاملين رئيسيين (لأولئك) التغير في حرق أنواع الوقود الأحفوري من بترول وعار طبيعي وعدم سواء لأغراض الصناعية أو للتعبية أو لتوليد الكهرباء أو لإدارة محركات الاحتراق الداخلي في السيارات والطائرات والسفن وغيرها.

**وللأسف!** إذ إنه مساحات شاسعة من الغابات بهدف إستغلال هذه المساحات في الزراعات التقليدية كالحبوب والصناعات والواحة، كما إزدادت نسبة عراة أكاسيد النيتروجين وأكاسيد الكبريت نتيجة احتراق الوقود الأحفوري أيضاً ونتيجة الطوائف التي تنجم عن الصناعات والتعبية والكيميائية والبيروكيميائية.

**●● ما هي ظاهرة الاحتباس الحراري (الدينية)؟**  
من المعروف أن الغلاف الجوي الذي يحيط بكوكبا الأرض يقوم بدور حيوي في المحافظة على درجات الحرارة على سطح الأرض ولكن النشاط الصناعي أدى إلى تغيير تركيب الغلاف الجوي فدلالات النتيجة حين تنطلق إلى الغلاف الجوي تقوم بمصطحاص جزء كبير من الأشعة الحرارية المنبعثة من سطح الأرض وبدلاً من أن تسمح لجانين كبير منها بالتسرب إلى الفضاء الخارجي فإنها تعيد تبعا من جديد إلى سطح الأرض إزداد مسؤفة هذا ما أكدته الهندس/ محمد عبد الفتاح القفي في كتيب البيئة (مشاكلها وقضاياها) وتقسّم عملية انطلاق الحرارة وإعادة تبعا وهو أمر يؤدي إلى ارتفاع متوسط درجة الحرارة على مستوى العالم وبالتالي هذه حقيقة ما تتعرض له الآن فإن ارتفاع درجة حرارة الهواء الجوي يؤدي إلى إضعاف كمية أكبر من الحرارة على سطح الأرض وتعتبر الولايات المتحدة الأمريكية في مقدمة الدول التي يبعث منها ثاني أكسيد الكربون بنسبة 26% من إجمالي إستهلاك دول العالم كل وهي الدولة التي لم تصدق على بروتوكول كيوتو الذي من التغيرات المناخية معها استراليا.

**●● المخاطر الناجمة عن هذه التغيرات المناخية**  
إذا استمرت ظاهرة الاحتباس الحراري في السنوات المقبلة مما لا شك فيه أن هذا الارتفاع سيستبب في تغيير نظام نزول المطر فوق سطح الأرض بشكل لا ندرك طبيعته بعد ومن ثم فسوف يؤثر ذلك بشكل كبير في معدلات إنتاج الأراضي، فهي على سبب شتد بعض المناطق زيادة في حاصلها الزراعية فإن مناطق أخرى من العالم سوف ينخفض إنتاجها نتيجة بسبب التبدل في أنماط المناخ وبعلاات سطوح المطر ويمكن أن يكن لهذه التغيرات المناخية تغيرات عميقة في توزيع مصادر المياه في العالم.

كما أن العالم مهدد بظوان طبقات الثلوج المنصهرة مما يؤدي إلى ارتفاع مستوى البحر وهدد العديد من الجزر من اقتران شواطئ كثيرة من الطيور والنباتات وقد أدت ظاهرة الاحتباس الحراري إلى حدوث أضرار جسيمة بالبيئة بالفعل شاهدنا العالم في السنوات الماضية نتيجة هذه التغيرات حيث انتشر حرائق الغابات وكثرة الفيضانات والسيل للدمرة من أخفاء عدد من الشعب المرجانية والعديد من الكائنات الحية في باطن الأرض مما قد كثره الأصاصير والدمرة والتدمير سيكون ذلك إذا تدرجة على الاقتصاد الذي قد طبعا بعض الدول إلى إقحام جوانب مهمة منها الاقتصادية في ارتفاع مستوى المياه لكننا نتجاهل أننا نشتكنا في توفير مياه الشرب وذلك بسبب زيادة مستوياتها عن العلم بأن إقاعة هذه العوامل والسند وغيرها عملية مكلفة جداً ومن المؤكد أن الدول النامية لن تستطيع مواجهة مشكلة غرق





## الأبحاث العلمية تؤكد:

### التدخين السلبي قد يصيبك بالزهايمر

حذرت نتائج دراسة حديثة من أن الأضرار الناتجة عن التدخين لا يعرف بالتدخين السلبي إمكانية الإصابة بالزهايمر وأوضحت الدراسة أن الأشخاص الذين عاشوا مع مدخنين نحو ثلاثين عاماً أكثر عرضة بنسبة 30% للإصابة بالقلقمة بالأشخاص الذين لا يتعرضوا للتدخين طيلة حياتهم يأتي ذلك بسبب كثرة تعرضه للدخان الذي يعمل على تقليل كمية أكسدة الشرايين وقلة الدم اللازم لوظائف المخ.

## هشمت:

- ما هو خير لك ليس بالضرورة كذلك لغيرك
- كثير من الوقت يلزم اللباة وبكل منه يكفى للهدم
- الأمل هو الشيء الذي تحيا من أجله
- الحب قد يكبر أو يزول بالفرق أو الزمن
- لكي تفلح لابد أن تعلمي

## قالت عن المرأة:

- لا تصنع المرأة إذا أصمت .. وصمتها إن أحمر وجهها
- لا يجوز رجل أن يقول الحقيقة في الزوايا مادامت زوجته على قيد الحياة
- يفرق الرجل بين الحب وبينه والمرأة وباتنهن
- يرتاد شو
- تغسل المرأة أن يموت الرجل (أولا وأى يموت (منها) بعد ذلك !!
- الملح الإنجليزي داني ديفيتو

## في تجربة فريدة من نوعها لتتطيف الهواء:

### الصين بدون سيارات

تعتمد الصين تخصص أول يوم للتقل بدون سيارات من 22 من سبتمبر لقليل وذلك في محاولة لتتطيف الهواء الملوث بمواد السيارات وفي هذا اليوم سينع مرور السيارات الخاصة من طرق معينة في أكثر من مائة مدينة مما سيوفر الناس على السير على الأقدام أو استخدام وسائل النقل العامة أو ركوب الدراجات التي تشتهر بها المدن الصينية.

## الأطباء الماليزيين يودعون رابطة العنق

شنت الرابطة الطبية الماليزية حملة كبيرة تطالب فيها وزارة الصحة الماليزية بإلغاء الأطباء من إرتداء رابطة العنق "الكرافتة" مستشهدة بنتائج دراسات تؤكد أن الكرافتة يمكن أن تنقل العدوى للمرضى لأنها تحمل الجراثيم والبكتيريا هذا إلى جانب أن الأطباء أثناء قيامهم بواجباتهم بالمستشفيات يتعرضون لحالات مختلفة يمكن أن تسبب أمراضاً خطيرة وأعراضاً للدم.

## حكمة العدد:

يسخر من الجرح .. من لا يعرف قسوة الألم.

## صدق أو لا تصدق:

### "مواطن هندي يوصي بدهنه بجوار سيارته"

بولاية في الهند أوصى "نارايان سوامي" بأن يدهن بجوار سيارته في حال مته الذي كان يدهن بشدة لملامات وكالات الأنباء أنه توفي الشهر الماضي من عمر يناهز 64 عاماً وقد أقره تجربة ناجحة وصيته في دهنه بجوار سيارته العتيقة على وأتى أكثر من 1958 بمرات عديدة خضمة بمساعدة آلة حفر ميكانيكية ليدهن السيارة ومالكها الرجل.

## الأبراج والحجب

### برج الجوزاء والحجب

(21 مايو - 20 يونيو)

البرج دمه مولود الجوزاء لطيفي التلك على الإطلاق فهو يعاطف على إستقلالية من حبه ويضمن له الحرية يبقى الجوزاء ظلاً مظلماً تلمع به النعم والذكاء دائماً ما يتفنى في حبه نحو أشخاص يتمتعون بصفاته يشبه حنان الأم لأبنائها يحميهم ويغفرهم ويغفرهم ويغفرهم كما أنه مزيج من اللباة والذكاء التي يبيها إزاء الإتهامات التي توجه إليه من الحبيب وفي برودة إزاء دوات الغفلة يصمت لكنه غير معني بالأمر على الأخلاق.

### الرجل الجوزاء هو قفصه المرأة:

رجل الجوزاء فضولي يحب للإطلاع دائم الحركة تراه في كل مكان ولا تزعج منه . يتمتع بموهبة كبيرة في التفاه والذكاء ومع روح الفكاهة فهو قادر على أن يكون لمرأة الشريك والرفيق والصديق وما على الأمر إلا أن تنصبي بنفسها من أوله فتجذب المرأة الذكاء والمرحة خصوصاً إذا كانت تتفقد حبيبة وتتفقد من التزم لك بحب الحرية والإنتقال مع النظم بكه من النادر أن يوى امرأة واحدة فهو دائماً يحب التفتح.

### أطراف الجوزاء هو قفصه الرجل:

تجمع المرأة الجوزاء بين اللباة والذكاء وسمة الإطلاق بصدق والذكاء ولكنها لاتعكس اللسان غليظة أن تصعد شريك حياتها الذي يبني سماته على أسس واقعية موحية كما أن المرأة الجوزاء تهوى الرجل اللطيف الطال واليتمتع بالنسب حركة مبهمة لأنه قادر على الكلام والتعير من عواطفه وأحاسيسه بلقاء ورقة وكذلك الرجل قوى الضميمة.

## نصائح لك يا امرأة

## نصائح للمرأة

### أسرار التجميل وإخفاء العيوب

- 1- بالنسبة للعين
- إخفاء وتغطية الخطوط السوداء تحت العينين استخدمي مستحضراً فاتح العين.
- لتساع عيونك ضعي ظلاً مشعة على الحاجب لابتداء من طرف الأنف باتجاه الصدغ ثم زدي من الظلال تدريجياً .
- لإظهار جمال عينيك ضعي كمية خفيفة من الظلال بي جسر الأنف والأذنية الزرقية الحاجب.
- لتغطية بروز جيب العين استخدمي كبريتات التجميل الفاتح المستعمل عادة ثم امسحي فوق الجيب.
- بالنسبة للأنف
- لكي تصيري من حجم الأنف ضعي بالوجهين ظلاً غامقة على أن تفتلي من اللسان التجميل تدريجياً كلما اتريت من ظلمة الأنف العليا.
- إذا رغيتي إخفاء أعرج الأنف ضعي الظلال بيح مسطحة من المنطقة العليا مروراً بالوسط حتى الطرف الأخير وعلى الوجهين مد.
- إذا كانت الأنف صغيرة ضعي مسحوق الظلال الفاتح لابتداء من طرف حاجب العين حتى تلامس شعر الرأس.

### جـ- بالنسبة للشم

- لتزدي من بروز الشفتين ضعي خطاً متوازياً مع خط الشفاة الأساسي ولونيه بالأصفر الفاتح.
- لتزدي من سماكة الشفتين ضعي لونها مع الطم الذي تسيبه ولكن الأفضل أن تختارها فاتحاً بمعزل عن أي خط تضيفينه.
- لإخفاء الخطوط المتصلة بين الأنف والشم استخدمي المسحوق الأساسي من الآن حتى أطراف الشم.

### الحصول على ذقن نحيفة ضعي مستحضر التجميل على شكل صهون الحسان ومن الطرفين.

### الحل المعصري لبشرة ناعمة وجمليلة

- ابتدي من التعرض لأشعة الشمس بصورة مباشرة لأنها تساعد على جفاف البشرة لذلك يجب استخدام كريم الحماية من الشمس بصورة دائمة.
- ابتدي من الأغذية غير السليمة لأن الجلد هو أول ما يظهر عليه أثر النظام الغذائي غير التوازن وبالتالي يؤثر على نضارة البشرة
- ابتدي بغير الماكياج من الاستعمال بهاء ساخن لأنه قد يؤدي إلى إزالة الزيوت الطبيعية وجفاف الجلد والبشرة.
- يلجئ ممارسة الرياضة بصورة منتظمة للحفاظ على نضارة البشرة فالكسل وعدم النشاط من أعداء البشرة.
- الوابطة على تزيين البشرة وتنظيفها بعمام البخار الحاصل إليه أعشاب عطرية مع وضع على البشرة قناع مكون من ملحقات من الصمغ الأبيض ومعلقة من الألبان وصغار بيضة وطين خشن وبقار من صمغ النارج وتخلط القادير جيداً.
- شرب كميات كبيرة من الماء لأن نقص الماء يؤثر على البشرة فتظهر عليها مرققة ومتعبة.
- الإكثار من الفراشة والإرخاء كما شعروا لأنسانه بانه متعب ومرهق حتى لا يؤثر ذلك على شربه خاصة على صحتة على المسنن العام.

### الأسماك علاج لالتهاب الكبد

كشفت دراسة سببية أن الأسماك تقل أفضل علاج لحالات التهاب الكبد وذكرت الدراسة التي نشرتها مجلة ميكال سير شيز السببية أن الأسماك الغنية بالزيوت من الأسماك واللحمة تحتوي على جرعات عالية من أحماض أوميغا الدهنية الجيدة لتنظيم حركة الدورة الدموية وتنشيط خلايا الميتوكوندريا التي تنتج الطاقة اللازمة للدماء والتي يعد فقدانها أحد الأسباب الرئيسية للسببية لحالات التهاب الكبد.





لؤك بحري / أ.ح. مدير سدد محمد أبو سمرة  
رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب

# الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية (كونساب) ش.م.م THE EGYPTIAN MARINE SUPPLY & CONTRACTING CO.



عضو الاتحاد العالمي لمهوني السفن "أفيسا"  
حاصلة على شهادة توكيد الجودة (إيزو 9001)



## نشاط الشركة :

- تقوم الشركة بتوريد كافة التموينات اللازمة للسفن من مأكولات وأدوات مطبخ ومركبة وأجهزة بحرية
- تقوم الشركة بكافة أعمال المراسمة الميكانيكية واللحان والمعالجة الكيميائية للهياكل المعدنية والصهاريج
- تقوم الشركة بأعمال المقاولات العامة والصيانة والدهانات للمباني والانشاءات
- تقوم الشركة بأعمال التخيير والتطهير ومقاومة الحشرات للسفن وداخل الشون والمخازن
- تقوم الشركة بكافة أعمال الخدمات البحرية
- تمتلك الشركة أسطول ناقلات مياه مجهز لتوريد ونقل المياه العذبة لجميع السفن بجميع موانئ الجمهورية والمناطق النائية .
- تقوم الشركة بتوريد كافة أدوات السلامة والأقاذ وكذا كافة أدوات الغطس وتقوم الشركة بالترديد للشركات الشقيقة في قطاع النقل البحري .

## عناوين الشركة :

المركز الرئيسى : الطريق البحرية - الإسكندرية - ت: ٠٣/٤٨٧٠٥٥٠ - ٠٣/٤٨٦٣٧٨٣ - ٠٣/٤٨٧٢٧٠ - فاكس: ٠٣/٤٨٧٢٧٠  
فرع الإسكندرية والدخيلة : باب ( ٢٧ ) جسر الاسكندرية - ت: ٠٣/٤٨٠١٢١٩ - ٠٣/٤٨٠٥٢٣٤ - فاكس: ٠٣/٤٨٠٢٥٦٤  
فرع السويس والبحر الأحمر : عمارة مصطفى حزين بور تولق - السويس - ت: ٠٦٦/٣٢٢٠١٣٢ - ٠٦٦/٣٢٢٦٨٧٩ - ٠٦٦/٣٢٢٢٤٣٠ - فاكس: ٠٦٦/٣٢٢٢٤٣٠  
فرع بورسعيد : شارع الجمهورية والبحري - ت: ٠٦٦/٣٢٤٥٦٩٧ - ٠٦٦/٣٢٢٠٦٢٣ - ٠٦٦/٣٢٢٠٦٢٤ - فاكس: ٠٦٦/٣٢٢٠٦٢٤  
فرع دمياط : ت: ٠٥٧/٢٩٠٠٢٥ - ٠٥٧/٢٩٠٠٢٥ - فاكس: ٠٥٧/٢٩٠٠٢٥  
مكتب القاهرة : ٤١ في طالت حرب أمام الأمريكن طالت حرب - ٠٢/٢٩٢٥١٣٨ - فاكس: ٠٢/٢٩٢٧٩٥٥

برقيا ( كونساب ) بجميع موانئ جمهورية مصر العربية

البريد الإلكتروني : [consup2@hotmail.com](mailto:consup2@hotmail.com) - موقع الشركة على الانترنت : [www.consupegypt.com](http://www.consupegypt.com)





# ميدتيرانيان لصيانة وإصلاح السفن MEDITERRANEAN CO.



مهندس بحري

توريدات بحرية - خدمات بحرية  
تجارة جميع منتجات الكاوتشوك لهاتشات العنابر  
والأبواب القاطعة للمياه والممبرايط والفندر والجلب والدرافيل عادل الشويرى  
SHIP REPAIRS, MARINE SERVICE - ALL MARINE RUBBER PRODUCTS  
(HATCH COVERS - WATER TIGHT DOORS, WINDOWS, FENDERS, ETC)

## توريدات بحرية

- 1- جميع مقاطع الكاوتشوك للأعمال البحرية. (هاتشات العنابر - الأبواب - الممبرايط - الفندر).
- 2- وصلات تمدد استانلس ستيل لخطوط مواسير العادم.
- 3- خراطيم ضغط عالى للأنظمة الهيدروليكية.

## التصنيع

- 1 - ممبرايط - فلتر نحاس .
- 2 - قواطع ميكانيكية (ميكانيكال سيل).
- 3 - كاوتش أبواب العنابر جميع المقاسات والأطوال.
- 4 - كاوتش الأبواب القاطعة للمياه جميع المقاسات - كاوتش الممبرايط الأسفنجى .
- 5 - تصنيع جميع أسطوانات الكاوتش لجميع المنتجات.
- 6 - جميع البروفيلات الأسفنجية للأبواب وزجاج الشبايك والألمنيوم.

الإدارة والورش، 18 - 28 موش باشا - الجمرک

عنوان الميناء، مكتب رقم 11 مجمع الأنشطة باب 18

تليفون: 4819250 4806392

فاكس: 4872455 (03)

ص ب 1027 اسکندرية

البريد الإلكتروني:

Medi\_rubber@yahoo.com





# بورسعيد أون لاين

## في دائرة الضوء:

### الموقع الفائز بالجائزة الأولى

### في مسابقة المحتوى الإلكتروني على مستوى مصر



د. كامل  
المهدي

أعلنت الشهر الماضي جوائز المسابقة القومية للمحتوى الإلكتروني والتي أقيمت بحضور وفتحت رعاية الأستاذ الدكتور طارق كامل وزير الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات وتضمنتها هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات ITIDA حدثاً دورياً يهدف إلى إثراء المجتمع المعلوماتي بجمهورية مصر العربية، وقد حقق موقع بورسعيد أون لاين المركز الأول في فئة الترابط المجتمعي، ونحن هنا نحاول أن نلقى الضوء على هذا الموقع ونتعرف على عناصر نجاحه...

#### أهداف الموقع:

- التعريف بمدينة بورسعيد : تاريخها، حاضرها، أبنائها المميزون وأبرز الجوانب الإيجابية بها .
- تقديم خدمات ثقافية واجتماعية للمجتمع البورسعيدى
- نشر الوعي بأهمية الانترنت وما يمكن أن تفعل به في المجالات المختلفة - اكتشاف المواهب المتميزة للشباب ونمحوها الفرصة من خلال الانترنت

#### فريق العمل:

الشباب هم أساس هذا الموقع وأولامه ما كان له أن يظهر الوجود، فالاستقبال التقنى الأول والذي يقع عليه العبء الأكبر هو طبيب الامتياز الشاب أحمد الانلى الذى كان لنجاحه فى تصميم موقع تصور الامتية التى كان يقوم بدراستها بالصف الثانى بكليّة طب عين شمس الدافع لأن يطلب منه والده تصميم موقع من بورسعيد، ثم كان تقاعص الشاب فى الموقع والتصميم والانترنات فى مشروعات ثقافية واجتماعية كان لها

اثير الاثر فى مجتمع بورسعيد ، كما استطاع هذا الموقع منذ نشأته ان يجذب إليه الأنظار بحرفيته ومعلومات الغنية مما جعله يفضّل في مسابقة أفضل موقع بين مدن الثلاثة لعام 2004 التى نظمتها القناة الرابعة كما اشارت إليه مجلة عالم الكمبيوتر والانترنت ان عدد زيوو 2004 وكلاهما مكيى الشهيرة وجرائد الأهرام والنيل ومجلة غنانى ساعة، فضلاً عن تواجده في مراكز متقدمة بمراكز البحث العالمية، حيث أنه عند كتابة كلمة بورسعيد بالعربية أو بالانجليزية يأتى موقع بورسعيد أون لاين فى المركز الأول.

#### مشروعات الموقع:

معروض تصوير فوتوغرافى لصور هابى من شباب المنتسب اشاعت صورهم ان تثير هم الاصضاء البورسعيدية سواء القيمين داخل وخارج بورسعيد ومجتمعهم جميع لدميتهم ان يتكافؤ ويتبادلوا بكل الحب والود واستماتوا ان يقبوا مرضى بقصر ثقافة بورسعيد ضم أكثر من سبعين اوبة فنية تحمل روى جديدة لبورسعيد كانت محل تقدير كل من زار هذا المعرض وافتتح المعرض الدكتور مصطفى كامل محافظ بورسعيد كما تضمن المعرض فعاليات كثيرة منها ندوة ثقافتها القاعة الرابعة (قاعة من الفنان المصري على شاشته القاعة الثانية وحفل غنائى لفرة الطميرة واسمية ثقافية بمساهمة جمعية ادبا وفنانى بورسعيد كما قامت احدى الشركات البورسعيدية بطبع شاشة آلاف كارت بوستال مجانا ضمت أكثر من خمسة وعشرون صورة لهذا الفنان الموهوب ثم نرهبهم خلال المعرض مما كان له أكبر الاثر خاصة وأن بورسعيد لم يطبع لها كارت بوستال منذ ما يقرب من ثلاثين عاما كما تم اعداد موقع على الانترنت يتخذ من الفنان

#### حملات تبرع بالدم:

تم تنظيم حملة تبرع للدم بالاشتراك مع بنك الدم ببورسعيد وكية الهندسة ببورسعيد 2005 شهدت إقبالاً منقطع النظير لدرجة أن أكياس الدم الموجودة من حملة بنك الدم نفذت بالكامل وتم اعداد قاعدة بيانات كاملة بالمترعين لتسهيل متابعتهم حال الحاجة إلى متبرع، وبعد ثلاثة اشهر تم تنظيم حملة أخرى للتبرع بالدم بالاشتراك مع معهد الاورام بالقاهرة وكية الهندسة ببورسعيد وقد بلغ عدد اكياس الدم التى تم جمعها فى هذا اليوم 476 كيس دم

#### الترويج لبورسعيد سياحياً:

تم انشاء صفحات اعلامية بالموقع من قرى بورسعيد السياحية التابعة لمحافظة الترويج لبورسعيد سياحياً (الكران، القنارى، النورس، جنة الفرس ) مما ساعد على جلب سائحين وزوار لبورسعيد

#### انشطة ثقافية وفنية:

بالاشتراك مع مكتبة مبارك تم تنظيم معرض بورسعيد ابيض واسود الذى يضم صوراً ثائرة منذ نشأة بورسعيد حتى معركة 1956 وقام بشرح الصور والاحداث الاستاذ هيباء القاضى الملقب بجيريتى بورسعيد وقد لاقى المعرض نجاحاً باهراً واستمر عرضه ما يقرب من ثلاثة اشهر ، كما تم عرضه بمدارس بورسعيد عرض ايضاً مكتبة مبارك العامة بالجيزة لاقى نجاحاً باهراً ايضاً تم تنظيم نفع لى شمس النسيم عام 2006 بالاشتراك مع العلاقات العامة للمحافظة وقدف جرائد الباترس واستمر ثلاثة ايام شهد اقبالاً غير مسبق لمعرض صور يوكى قصة حياة مدينة بورسعيد منذ نشأتها وحتى معركة 1956 ولأول مرة تخرج الصور من القاعات المغلقة الى الشارع حيث يتواجد الناس الماعين الذين عابت بهم الصور الى كروتات انشاء والجداد .

ايضاً تم تنظيم مهرجان بورسعيد الاول للتصوير الفوتوغرافى والذى ضم أعمال أكثر من سبعين معرضاً مصرياً (الاصفلى - الاسكندرية - بورسعيد) فضلاً عن بورسعيد، واستمر اسبوعين من 21 يوليو 2006 ولأولى نجاحاً كبيراً اذ تم تغذية اعلاميا من أكثر من قناة تلفزيونية (قناة الثانية، الثقافية، القناة الثانية برنامج فوتوغرافيا الذى عرض أكثر من حلقة من المهرجان القناة الرابعة) ، بالتعاون مع مكتبة مبارك ببورسعيد تم عمل من الكون واسراره يشرح فيها شمس المنتسب (طالب بكتالوريوس علوم قسم فيزياء تلك) معلومات عن الكون الذى تعيش عليه باستخدام برمجيات وشاشة عرض بهدف زيادة تعاض افراز المنتسب ضمن مشروع استضافة اصحاب الفخوات الفنية فى الجالات المختلفة للتحدث عن خبراتهم وآلاتها الصورية عليها

كما تم رفع ملف بورسعيد بورسعيد ويمكن الزائر الان استعراض هذه الملفات دون انتظار عمل تحميل لها على الجهاز والان اذا كتبت كلمة بورسعيد فى قسم فويو جوبل ان تجد سوى ملفات بورسعيد أون لاين

#### مشروعات خيرية:

اقام للوب مشروعات خيرية كثيرة مثل مشروع شطة الخير فى رمضان ومشروع كيك العيد ومشروع جمع المجلس المتمثلة ومشروع توزيع اقمم الضميمة .

ومخيراً تم إعادة فيكة الموقع وإضافة الكثير من التحديثات الدخول فى عالم الويب الجديد ( web 2.0 ) من حيث سرعة التصميم وإمكانات RSS و Accessibility و سهولة تعرب محركات البحث العالمية على محتويات الموقع وسهولة الزائر الكثير من الإضافات التى تتيح له سهولة أكثر فى التعامل مع الموقع وسرعة البحث والتصفح بين محتوياته وتغير الألوان وتغيير حجم الحرف و و كما ان مواقع بورسعيد أون لاين يعد أول موقع عربى يستقدم هذه CSS

عنوان الموقع : [www.4portsaid.com](http://www.4portsaid.com)



الطبيب الشاب أحمد الانلى يتسلم الجائزة

#### من الدكتور طارق كامل وزير الاتصالات والجائزة



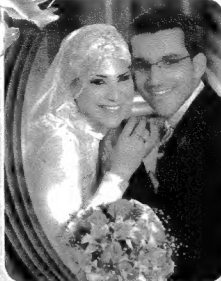
شباب بورسعيد أون لاين وجائزة التميز



# هـبـتـمـع إـنـتـرـنـاـشـيـونـالـهـ



العريس محمد عبد الرحيم عيد  
والعروس السيدة السيد غازي



تم زفاف العريس أحمد الجبالي والعروسه سهى  
غنيم وأسرّة الجلة تهنئ العروسين ألف مبروك

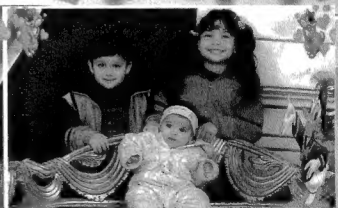


تمت خطوبة نورهان حمدي خلف على  
الأستاذ / محمود محمد رفاعي . ألف مبروك

## تهنئة من الأعماق

الريان فاروق عيد المنعم الصايغ يهنئ صديق  
عمره الزميل اللواء بحرى أ.ح دكتور سعيد  
عبد الخالق والأسرة بوصول الحفيد "أحمد"  
نجل الأستاذ شريف أبو العينين والسيدة  
نادية سعيد عبد الخالق ويدعو  
للمولود السعيد بحياة سعيدة  
هائلة موفقة ومستقبل باسم  
.. زاهر.. إن شاء الله

## عيد ميلاد سعيد



أسماء وسعيد وإيمان على زكي  
عيد ميلاد سعيد



صبي الله أحمد سيد



ندا وليد زقزوق



ثالثي وليد زقزوق



أحمد ومحمد حسن خليفة



# AMIRAL MANAGEMENT CORPORATION



From consultation and project management through to systems design, operation and support, AMC provides start-to-finish solutions and a single point of accountability to simplify and improve your business operations.

- Application Service Provider (ASP)
- Port Automation Systems
- E-Commerce Systems
- Infrastructure
- Support Services
- Security Systems



**ORACLE** CERTIFIED  
PARTNER

29 Farid Street, Heliopolis, Cairo, Egypt 11341  
Phone: +202 414 99 44 Fax: +202 414 88 77



**WE CARRY YOUR CONFIDENCE**  
**INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.**  
**E.S.Co**

**ARAB REPUBLIC OF EGYPT**

*The pulse of goods  
around the world, all  
day and all night*

With the largest fleet of  
container ships connected  
to a worldwide network  
of trucks and trains,  
APL can be relied on to  
move your goods  
around the world

**Dubai Regional Office:**

Telephone: (01) 521304

**Suez Office:**

Adabia Port

Tel. & Fax: 2- (062)-360440, 360441

**Cairo Office:**

5, Farid St., Heliopolis

Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591

4141592, 4141593

Fax: 2-(02) - 4141885

**Alexandria Office :**

10, Romanian Museum St.,

Al Messalah- Attareen

Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)

Fax: 2-(03)- 4805786

**Port Said Office:**

21, Al Gabrty St.

Tel: 2-(066)- 352940, 352941

352942

Fax: 2- (066)- 352943